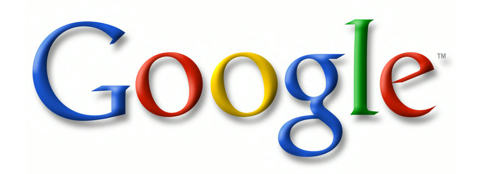
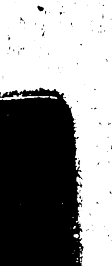
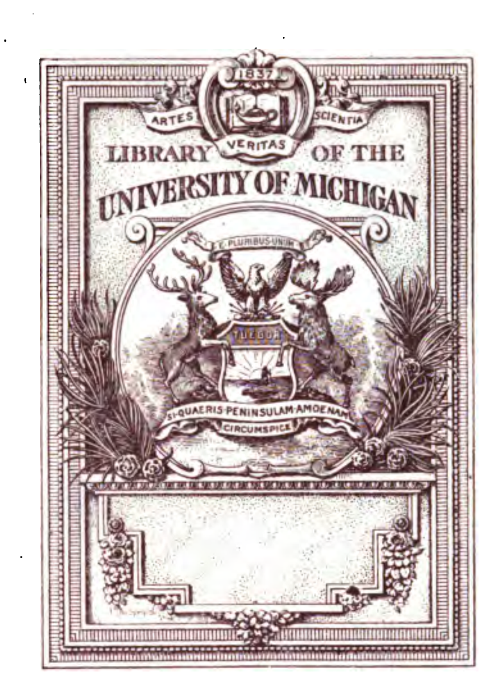
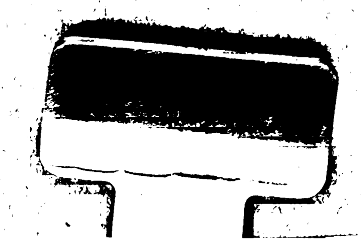


Heindl. Hermann




1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



Der Umschlag rumänischen Petroleums auf der Donau in Regensburg

seine Bedeutung und die Mittel, ihn zu heben.

Inaugural-Dissertation

verfaßt und der

Hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Kgl. Bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg zur Erlangung der rechts- u. staatswissenschaftl. Doktorwürde

vorgelegt von

Hermann Heindl,

Rechtspraktikant aus Regensburg.



Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1906.

Referent: Geh. Hofrat Prof. Dr. G. Schanz.

Inhaltsverzeichnis.

Literaturverzeichnis.

Behrend, Dr. W., Spiritus contra Petroleum. Berlin 1906. Verlag Paul Parey.

Benger, C., Rumänien im Jahre 1900. Stuttgart, Verlag Engelhorn.

Berichte und Notizen in den Tagesblättern.

v. Brakel, Oswald, Dr. Frhr., und **Josef Leis,** Der 30jährige Petroleumkrieg. Eine handelswissenschaftliche Studie. Berlin 1903. Verlag J. Guttentag.

Der Wasserbau an den öffentl. Flüssen im Königreich Bayern. München 1888.

Die Schiffahrtshindernisse bei der alten Brücke in Regensburg und die Mittel zur Beseitigung dieses Mißstandes. Vortrag von Baurat Schildhauer, Regensburg.

Die Donau von Kelheim bis Passau als Großschiffahrtsweg, Vortrag von Bauamtmann Hensel-Deggendorf.

Duimchen, Die Trusts. Bd. 6 der Kulturprobleme der Gegenwart. Berl. 1903. Verlag J. Räde.

Faber, Denkschrift über die Verbesserung der Schiffbarkeit der bayerischen Donau und über die Durchführung der Großschiffahrt bis nach Ulm. Verlag Oldenbourg. 1905.

Höfer, Hans, Prof., Das Erdöl und seine Verwandten. Braunschweig 1888. Verlag Fr. Viehweg.

Instruktionsbuch für die Zollabfertigung. Herausgegeben vom Reichsschatzamt. 1903.

Jahresberichte der Handels- und Gewerbekammer der Oberpfalz und von Regensburg für das Jahr 1897—1904.

Jahresberichte der Steaua Romana v. $\frac{\text{31. Okt.}}{\text{13. Nov.}}$ 1905, der Ungar. Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft für 1904/05.

Koch, Frz. Jos., Regensburg als Großhandelsplatz im Mittelalter. Vortrag. Regensburg 1904.

Leis, Josef, Die Petroleumindustrie in Deutschland. Regensburg 1904. Denkschrift.

Mauke, Walter, Ein Weltmonopol in Petroleum. Berlin 1895. Verlag F. Felge.

Oebbecke, Die Bedeutung Galiziens und Rumäniens für die Erdöl-(Petroleum-) Produktion im allgemeinen und die Versorgung Deutschlands im besonderen. Volkswirtschaftl. u. Handelsbeibl. zur Allg. Ztg. Nr. 27 vom 28. Jan. 1900.

Petitionen der Stadt Regensburg an das Ministerium des Innern. Betreff: Errichtung eines Umschlagshafens in Regensburg 1899, 1903.

Rehbock, Th., Die Versorgung des rechtsrheinischen Süddeutschland mit russischem Petroleum. 1899.

Schanz, G., Einiges über den Verkehr auf der bayerischen Donau. Zeitschrift über Binnenschiffahrt 1 (1895) St. 128f. S. 170f.

Schanz, G., Die Mainschiffahrt im 19. Jahrh. und ihre künftige Entwicklung. Bamberg 1894.

Schneider, Der Petroleumhandel. Tübingen 1902.

Stenographischer Bericht der Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten vom 17. Febr. 1906.

Swoboda, Dr., Entwicklung der Petroleumindustrie. Tübingen 1895. Verlag der Lauppschen Buchhandlung.

Zoepfl, Dr. Gottfried, Gutachten über die Förderung des russischen Petroleumimportes in Deutschland. 1899.

Zöpfl, Dr. Gottfried, Der Wettbewerb des russischen und amerikanischen Petroleums. Berlin 1899.

Einleitung.

Regensburg war schon in der Römerzeit ein Handelsplatz. Es herrschte ein reger Austausch von Erzeugnissen der germanischen Landwirtschaft mit Erzeugnissen des römischen Gewerbes, auch mit Öl und Wein.

Auch als die Römer durch die Völkerwanderung aus Deutschland verdrängt wurden, blieb Regensburg ein Handelsplatz dank seiner hervorragenden natürlichen Lage am nördlichsten Punkt der Donau.

Die Regensburger Kaufleute befuhren in der Folge die Donau bis nach Ungarn. Stromabwärts gingen Tuch, Leinwand, Leder, Waffen, Geschirre, Glas, Bier und Meth. Stromaufwärts kamen Schlachtvieh, Häute, Pelz, Wachs, Wolle, Wein, Hopfen, Getreide, Silber, Kupfer und Zinn.

Diese große handelspolitische Bedeutung Regensburgs, die sie durch die Vermittlung des Donauostverkehrs einnahm, war auch dann noch nicht gemindert, als mit der Einnahme von Konstantinopel 1204 die italienischen Städte, Genua und Venedig an der Spitze, den Orient und Levantehandel an sich zogen, und so die Donau aufhörte, Welthandelsstraße zu sein, denn Regensburg war inzwischen ein bedeutender Gewerbeplatz geworden und konnte so den Verlust des Durchgangshandels ertragen.

In Regensburg blühte ganz besonders die Purpurfärberei, die Tuch-, Teppich- und Lederfabrikation und die Goldschmiedekunst.

Doch das wurde anders als die Großkaufleute und die einflußreichen Geschlechter, bewogen durch eine Innenpolitik mit der Spitze gegen sie, Regensburg den Rücken kehrten; und Regensburg verlor, wie es seine Stellung als Handelsplatz verloren hatte, seine Bedeutung als Gewerbeplatz.

Seit dieser langen Zeit ist Regensburg zu keiner Bedeutung mehr gelangt, weder als Gewerbe- und Industriestadt noch als Handelsplatz.

Erst in der neuesten Zeit ist ein ganz allmähliches erfreuliches Aufwärtssteigen nach beiden Richtungen hin zu verzeichnen, und es sind jetzt sehr begründete Aussichten vorhanden, daß Regensburg wieder zu seiner früheren großen Bedeutung als Handelsplatz, ja vielleicht sogar als Industrieplatz gelangt durch seinen Umschlag rumänischen Petroleums auf der Donau und die dadurch herbeigezogene Petroleumindustrie.

Erstes Kapitel.

Regensburg als Umschlagsplatz.

Während die Wasserstraßen im Altertum und im Mittelalter eine ungeheuere Bedeutung hatten und große Städte zum Beispiel ohne Lage am Wasserwege nicht möglich waren, wegen zu großer Kosten der Lebensmittelzufuhr, traten die Wasserstraßen mit dem Aufkommen der Eisenbahnen zurück. Mit diesen konnten sie, da sie selbst nicht gepflegt waren und so ihre Ausnutzung denkbar schlecht war, zumal die Traktionsmittel auf denselben noch einfach und wenig leistungsfähig waren, nicht konkurrieren.

Erst in den 70er Jahren lenkte man sein Augenmerk wieder den natürlichen Verkehrsstraßen zu. Man verbesserte sowohl sie selbst als ihre Traktionsmittel, und machte sie so wieder konkurrenzfähig gegenüber den Eisenbahnen.

Dieses Fallen und Steigen in der Bedeutung der Flüsse kann man ganz genau auch an der Donau verfolgen.

1862 hat der bayerische Staat die bis dahin auf der Donau unter dem Namen „königliche bayerische Dampfschiffahrts-Anstalt" betriebene Staatsschiffahrt, die sich durch die 1846 um 500000 fl. Kaufpreis erfolgte Übernahme der 1837 hauptsächlich zur Befahrung der oberen Donau auf Veranlassung des bayerischen Königs gegründeten württembergisch-bayerischen Dampfschiffahrtsanstalt, Aktiengesellschaft, gebildet hatte, und die 1860 und 61 nicht einmal mehr die laufenden Ausgaben deckte, aufgegeben und durch Vertrag vom 5—7. Juli 1862 den ganzen Schiffspark mit Immobilien (Güterschuppen in Donauwörth und Werft in Regensburg) um 400000 fl. südd. W. an die I. K. K. priv. österreichische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft verkauft, wobei diese noch obendrein den Hafen auf der linken Donauseite in Regensburg überlassen bekam.

Bis 1862 hatten auf der oberen Donau den Schiffsverkehr die Kgl. Dampfschiffahrtsanstalt, die K. K. priv. DDSG., die 1857 infolge der Donauschiffahrtsakte v. 7. Nov. 1857 nach Regensburg fuhr, und eine Privatgesellschaft (Riedl & Co.). Die bayerische Schiffahrtsanstalt hatte schon dadurch gegen die österreichische Gesellschaft und gegen

die Privatgesellschaft einen großen Nachteil, weil die Flußstrecke, die sie befuhr, zu kurz war. Sie fuhr nach Linz, während die beiden anderen die ganze Donau befuhren. Man wollte zwar dann in der Folge die Fahrten bis Pest ausdehnen; da reichten aber dann die Schiffe nicht und zu Neuanschaffungen konnte man sich nicht entschließen. Zu all dem kam noch, daß 1860 die Bahn Passau—Regensburg eröffnet wurde, die den Personenverkehr auf dieser Strecke gänzlich an sich zog. Die Flußverhältnisse waren natürlich auch ganz ungünstig und insbesondere nicht geeignet, den Dampfmotor voll auszunutzen. Aber damit hatten die anderen Schiffsunternehmer auch zu rechnen.

Aus diesem Verkauf ist so recht ersichtlich, wie wenig Bedeutung der Staat der Donau zumaß, denn durch den Verkauf hat der bayerische Staat die Herrschaft auf der Donau so ziemlich aus der Hand gegeben an eine ausländische Schiffahrtsgesellschaft.

Dann, mit dem Wachsen der Erkenntnis von der Bedeutung der Flüsse fand auch die Donau wieder Anerkennung: Man suchte ihren Lauf zu verbessern, soweit er für die Schiffahrt überhaupt in Betracht kommen kann, von der Mündung bis Regensburg.

Regensburg ist der natürliche Endpunkt der Donauschiffahrt; über Regensburg hinaus hört die Schiffahrt auf rentabel zu sein. Man hat zwar auch da Verbesserungen an dem Flußlauf vorgenommen. Sie haben sich aber auf den Uferschutz beschränkt; auf die Schiffbarkeit haben sie keinen Einfluß gehabt. Über Regensburg hinaus flußaufwärts ist der Zustand der Donau mit Ausnahme weniger Strecken für die Schiffahrt ungeeignet. Namentlich sind die wandernden Kiesbänke das Hindernis. Baggerungen könnten da nur für ganz kurze Zeit Besserung schaffen, um dann aber noch mehr zu schaden, da durch Abheben der oberen schwereren Schicht die Bewegung der Geschiebe beschleunigt würde. Nur ein Einengen der Donau, das ihr ein tieferes Bett und mehr Gefälle gebe, würde da zum Ziele führen.[1]) Solche kostspielige Unternehmungen haben aber vorerst noch keinen Wert, solange ein anderes Verkehrshindernis nicht beseitigt ist, die steinerne Brücke, die 1135—46 erbaut ein Bauwunder des Mittelalters bildet und zur Belebung des Landverkehrs viel beigetragen haben mag, die aber heute auch dafür nicht mehr ausreicht und, was für uns in Betracht kommt, für die Schiffahrt ein unüberwindliches Hindernis bildet. Die Pfeiler dieser Brücke stehen auf sehr umfangreichen Beschlächten, welche das Flußbett ganz wesentlich einengen, den Fluß stauen und deshalb fast unfahrbare Stromschnellen

---

[1]) Faber (in seiner Denkschrift) sieht das einzige Mittel der Durchführung der Großschiffahrt von Kelheim an bis Ulm in der Anlegung eines Seitenkanals und nur bis Regensburg hält er Verbesserungen der Flußrinne für genügend.

verursachen, die selbst Dampfschiffe nur mit Pferdevorspann passieren können. Dazu sind die Öffnungen zwischen den Beschlächten meist nur 4—7,6 m breit. Nur der zweite Bogen hat eine Weite von 10,42 m. Diese alte Brücke schneidet damit auch die Verbindung zwischen der Donau und dem Ludwig-Donaumainkanal ab, denn nach Entfernung dieser Brücke könnten die Schiffe ebensogut wie bis Regensburg noch 35 km weiter bis Kelheim fahren, wo der Donaumainkanal einmündet. Die Verbesserungen auf dieser kurzen Strecke ließen sich mit nicht allzu großen Kosten bewerkstelligen.

Für eine neue Brücke ist zwar schon ein Projekt von der Staatsregierung ausgearbeitet, das dem Großschiffahrtsverkehr Rechnung trägt. Es stellt sich aber auf 3 100 000 Mk., da die Grunderwerbungskosten schon über 1 Million ausmachen.

Vorerst ist also Regensburg der Endpunkt der Donauschiffahrt, und wird es auch noch lange bleiben.

Als solcher ist aber Regensburg der Hauptumschlagsplatz auf der Donau in Bayern für den Verkehr Deutschlands mit den unteren Donauländern, denn die Verfrachter auf der Donau werden natürlich den billigen Wasserweg ausnutzen, soweit es noch mit Nutzen möglich ist und werden bis Regensburg fahren.

Passau und Deggendorf, die auch noch als Donauumschlagsplätze in Bayern von Bedeutung sind, kommen erst in zweiter Linie in Betracht. Sie sind wichtig für den Umschlag der Güter, die nach Plätzen bestimmt sind, die von Passau bezw. Deggendorf mit billigerer Fracht als von Regensburg aus zu erreichen sind.

Das wird praktisch bewiesen durch den Vergleich der Gesamtumschlagsziffern, wenigstens einiger Jahre in Regensburg und Passau.

Deggendorf kann dabei, als in der Größe des Gesamtumschlages nach Passau kommend, ausscheiden.

Bei diesem Vergleich können wir als Anfangsjahr erst 1884 nehmen, denn der Vergleich setzt wenigstens annähernd gleich günstige Donauverhältnisse voraus für Passau, Deggendorf und Regensburg. Die Donauverhältnisse konnten aber erst durch Verbesserungen der Donau zwischen Regensburg und Passau als annähernd gleich gelagert erachtet werden seit dem Jahr 1884.[1])

In der Zeit vor 1884 überwog der Umschlag in Passau den in Regensburg, weil die Donauverhältnisse zwischen Passau und Regensburg für die Schiffahrt nicht günstig waren. Mit der Verbesserung des Schiffahrtsweges überflügelte Regensburg als der ferner gelegene Endpunkt Passau.

---

[1]) Gleich günstig für Passau und Regensburg sind die Donauverhältnisse auch jetzt noch nicht, da das bayer. Kachelte bei Vilshofen der Melioration große Schwierigkeiten bietet. Näheres s. S. 28.

Der Gesamtumschlag auf der Donau betrug

	in Regensburg	in Passau
1884	566 519 Dz	325 682 Dz
1888	1 754 191 „	928 531 „
1900	1 936 760 „	1 084 339 „

Nur einmal, im Jahre 1893 hatte Passau einen größeren Umschlag als Regensburg, doch da waren ganz außergewöhnliche Verhältnisse schuld. Es mußte schon Ende August der Verkehr nach Regensburg eingestellt werden wegen eines Niederwassers, wie es die Donau noch nie hatte.

Aus den Umschlagsziffern ist aber auch ersichtlich, wie der Umschlag mit der Erkenntnis der Bedeutung der Donau und mit ihrer durch Verbesserungen bewirkten Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Bahnen stetig gestiegen ist.

Und doch krankt der Umschlag auf der Donau immer noch an einem alten Übel.

Der obenerwähnte Verkauf der Staatsschiffahrt an die österreichische Schiffahrtsgesellschaft, der dieser das Monopol der Schiffahrt auf der bayerischen Donau gab, hat nämlich keine guten Früchte gezeitigt, die sich jetzt noch zeigen. Die österreichische priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat den Verkehr gleichsam künstlich niedergehalten. Sie hat immer nur die Frachten mit ihren Tarifen begünstigt, sowohl im Bergverkehr wie im Talverkehr, die rentabel waren, den anderen für sie weniger einträglichen wurden solche Vergünstigungen nicht zuteil,[1]) denn ihre Schiffe waren mit den rentabeln Frachten schon genügend beschäftigt und eine Vermehrung des Schiffsparkes, die es ermöglicht hätte, alle Frachten zu nehmen, schien nicht lohnenswert genug. Mangels anderer Verschiffungsgelegenheit auf der Donau haben sich nun die Importeure und Exporteure, denen es bei diesen Tarifen nicht möglich war zu verfrachten, nach andern Verfrachtern umgesehen und haben vielfach ihre Transporte der Bahn übergeben oder auf dem langen Seeweg expediert. Bei minderwertigen Massengütern, wo die Frachtkosten über die Rentabilität der Weiterversendung entscheiden, rentierte es sich mit der Bahn und der weiteren Seefracht in Verbindung mit der Bahn überhaupt nicht zu versenden, und ein Verkehr in solchen Gütern fand dann überhaupt nicht statt.

Es soll da nur hingewiesen werden auf Basaltsteine, die erst in neuester Zeit im Talverkehr auf der Donau umgeschlagen werden, ferner auf Kohlen, die noch gar nicht umgeschlagen werden, die auch für die Donau in Betracht kommen auf ihrem Weg vom nordwestlichen Böhmen nach den Donauländern.

[1]) So konnten z. B. die leeren Getreidesäcke nicht mehr per Schiff zurückgebracht werden, sondern es war rentabler, sie der Bahn zu übergeben.

Es hat in dieser Hinsicht etwas Besserung das Jahr 1897 gebracht, das eine Konkurrenzschiffahrt auf der bayerischen Donau erstehen ließ, wie weiter unten ausgeführt ist.

Diese Verhältnisse aber, die sich in einer langen Reihe von Jahren herausgebildet haben, während welcher sich die Kaufleute nach anderen Verfrachtungsgelegenheiten umgesehen und langfristige Transportverträge geschlossen haben, brauchen lange, bis sie sich wieder zugunsten der natürlichen Verkehrsstraße natürlich gestalten.

Ob da eine Staatsschiffahrt, wie sie früher bestand, ganz entscheidend eingreifen und diese Mängel heben würde, mag dahingestellt bleiben. Der Staatsbetrieb ist schwerfällig und nicht immer der beste. Einer von den Gesichtspunkten, die für die öffentliche Unternehmung sprechen, nämlich der, daß der öffentliche Betrieb eine Lücke ausfüllen soll, deren Ausfüllung wünschenswert und notwendig ist, die aber die Privaten nicht durchführen können oder wollen, ist ja gegeben.

Den Umschlagsverkehr in Regensburg auf der Donau vermitteln zurzeit drei Schiffahrtsgesellschaften:

1. Die schon mehrfach erwähnte I. K. K. priv. DDSG., die 1830 gegründet wurde.

2. Die Süddeutsche Donaudampfschiffahrts Aktiengesellschaft mit ihrem Sitz in Wien, die zwischen Deggendorf und Budapest anfangs der achtziger Jahre etabliert, sich aber 1886 mit Schiffahrtsbeginn von der bayerischen Donau zurückzog, da sie mit der I. K. K. priv. DDSG. nicht konkurrieren konnte, die, im Besitze der besten Ländeplätze, Lagerhäuser und im Besitze eines Winterhafens unter viel günstigeren Bedingungen arbeiten konnte. Erst 1897, nachdem sie sich durch Übernahme des Schiffsparks der Draugesellschaft sowie Erbauung zweier neuer großer Dampfer und vieler eiserner Warenbote mit 600—700 t Tragfähigkeit genügend gekräftigt hatte und nunmehr 10 Dampfer und 83 Warenbote besaß, dehnte sie ihre Fahrten nach Bayern wieder aus und errichtete in Passau, Deggendorf und Regensburg Agenturen und große Lagerhäuser. Diese unterstehen einem kommerzionellen Inspektorate, das in Regensburg seinen Sitz hat.

Gleichzeitig damit kam es zwischen der süddeutschen und der rumänischen Staatsschiffahrt zu einer Vereinbarung dahin, daß die rumänische Staatsschiffahrt den Schleppzug bis Belgrad fährt, und die süddeutsche von Belgrad bis Regensburg. Heute arbeitet diese süddeutsche Gesellschaft mit einem Aktienkapital von ca. 5 Mill. Mk., besitzt 18 Dampfer und ca. 100 Warenbote.

3. Die ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft, die auch 1897 den Betrieb nach Regensburg aufgenommen hat. Sie ist eine Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Budapest. Sie arbeitet mit einem

Aktienkapital von 10 Mill. Kr. und besitzt einen Schiffspark von 41 Dampfern mit zusammen 16 450 indizierten Pferdekräften, 240 Warenboten mit rund 120000 t Tragfähigkeit und 70 Pontons.

Die österreichische und die ungarische Schiffahrtsgesellschaft sind staatlich subventioniert; sie bekommen jährlich erhebliche staatliche Zuschüsse[1]) und außerdem genießen sie noch tarifarische Vergünstigungen im Anschlußverkehr an ihre inländischen Bahnen. Die Süddeutsche Donaudampfschiffahrtsgesellschaft hat keine staatliche Subvention, wohl aber genießt sie seit 15. Juni 1904 eine Tarifvergünstigung. Es wurde für sie für den Talverkehr ein Ausnahmetarif bewilligt, der für den Güterverkehr zwischen den bayerischen und preußischen Bahnen einerseits und den Schiffsstationen der S. DDSG. andererseits mit Umschlag in Regensburg-Donaulände transit, Deggendorf-Donaulände transit und Passau-Donaulände transit gilt (Teil II Heft 2 Verbandsgütertarif. — Süddonauumschlags-Verkehr).

Durch diesen Ausnahmetarif hat die S. DDSG. für den Talverkehr in manchen Gütern das Monopol, denn die Verfrachter werden mit der S. DDSG. abschließen, um die billigeren Frachtsätze zu bekommen.[2])

---

[1]) Die österreichische Schiffahrtsgesellschaft bekommt laut Vereinbarung der Staatsverwaltung mit der Gesellschaft unter gewissen Bedingungen einen jährlichen Zuschuß von 1 200 000 Kr. Dieses Übereinkommen beruht auf Gesetz vom 4. April 1892, lief am 31. Dez. 1901 ab, wurde aber dann erneuert und auf 25 Jahre abgeschlossen mit Kündigungsrecht am 31. Dez. 1913 für beide Seiten, daß es nach Ablauf eines Jahres außer Kraft tritt. Die ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft bekommt jährlich im Budget festgesetzte Summen. 1902 z. B. bekam sie 800000 Kr.

[2]) Beispiele für den Unterschied zwischen den Tarifen des Heftes 1 (gültig für die 3 Donauschiffahrtsgesellschaften, österreichische, ungarische, süddeutsche) und den Tarifen des Heftes 2 (nur gültig für die süddeutsche).

Regensburg Donaulände.

	Allg. Stückgutsklasse	Allg. Wagenladungsklasse		Spezialtarife				
	Pfg. f. 100 kg	A_1	B	A_2	I	II	III	
Aschaffenburg:	315	219	191	162	147	118	79	Heft 1
	231	132	132	132	132	103	79	„ 2
Eger:	178	121	103	89	81	66	47	„ 1
	129	74	74	74	74	59	47	„ 2
Stuttgart Hptbh.	296	205	178	151	137	110	75	„ 1
	216	124	124	124	124	97	75	„ 2
Karlsruhe Hptbh.	363	259	226	191	173	138	92	„ 1
	272	156	156	156	156	121	92	„ 2
Straßburg Z.-B.	428	316	278	234	212	168	111	„ 1
	333	190	190	190	190	146	111	„ 2

Die deutschen Eisenbahnen haben damit nur das getan, was die anderen Staaten schon längst getan haben, so Rußland, Serbien, Rumänien und Österreich. So ist also wohl auch Bayern berechtigt, seine Schiffahrt zu begünstigen, zumal es obendrein ganz Deutschland Vorteil bringt, indem die Ausfuhr von Industrieprodukten, die für den Talverkehr hauptsächlich oder fast ausschließlich in Betracht kommt, erleichtert und befördert wird, was dann auch wieder den Bahnen zugute kommt. Freilich sind im allgemeinen Tarifvergünstigungen und Ausnahmetarife zugunsten einer Gesellschaft nicht statthaft, aber diese Frachtvergünstigung, die direkt den Verfrachtern auf den Schiffen der S. DDSG. und nur indirekt durch den dadurch herbeigeführten größeren Talumschlag der S. DDSG. zugute kommt, rechtfertigt sich und ist gleichsam eine Repressivmaßregel dafür, daß die österreichischen Eisenbahnen die S. DDSG. von ihren gemeinsamen kombinierten Frachten teilweise ausgeschlossen haben mit der nicht stichhaltigen Motivierung, daß die süddeutsche Gesellschaft infolge ihrer nicht genügenden Transporteinrichtungen nicht genug Sicherheit für den Verkehr biete. Gegen diesen Ausnahmetarif haben die beiden anderen Schiffahrtsgesellschaften (die österreichische und ungarische) Stellung genommen, indem sie ihre Schiffsfrachten ermäßigt haben: aber dies ist natürlich bis zu einer bestimmten Grenze möglich, wenn sie noch mit Gewinn Transporte übernehmen wollen.

Der Gesamtumschlagsverkehr in Regensburg betrug: 1901: 1 931 502 dz; 1902: 1 694 407 dz; 1903: 2 141 154 dz; 1904: 1 611 177 dz; 1905: 2 226 100 dz.

Er wird bisher fast ganz durch den Bergverkehr bestimmt; der Talverkehr ist zurzeit noch sehr gering, da Deutschland, wie schon erwähnt, nur für die Ausfuhr von Industrieprodukten in Betracht kommt und die unteren Donauländer noch nicht besonders aufnahmefähig sind, auch von der Seeseite her durch England stark versorgt werden. Der Bergumschlag setzt sich fast ausschließlich zusammen

---

Heft 1: normale Klassen
Heft 2: Ausnahmetarif I } Eisenwaren und Fassoneisen bei 10000 kg

Regensburg Donaulände	Stückgut Pfg. f. 100 kg	Spez.-Tarif I Pfg. f. 100 kg	Spez.-Tarif II Pfg. f. 100 kg	
Haidhof	40	24	21	Heft 1
	29	20	18	„ 2
Ravensburg	225	144	115	„ 1
	115	90	75	„ 2
Mannheim	320	181	144	„ 1
	936	107	89	„ 2
Ludwigshafen	332	186	148	„ 1
	148	113	94	„ 2

aus dem Umschlag in Getreide, Hülsenfrüchten und Sämereien, Mehl und Mahlprodukten, Stamm- und Nutzholz, Pflaumen und Petroleum.

Der Umschlag in all diesen Hauptartikeln mit Ausnahme des Petroleums ist abhängig von vielen Zufälligkeiten; der Umschlag in Getreide, Mehl und Mahlprodukten, Hülsenfrüchten, Sämereien und Pflaumen ist abhängig von der Ernte in den unteren Donauländern und bei uns. Der Umschlag in Holz dürfte früher oder später abbrechen. In den unteren Donauländern wird in der Holzwirtschaft vielfach Raubbau getrieben. Bei der derzeitigen guten Konjunktur wird alles Holz, das man nur haben kann, abgeschlagen. Da ist das Ende bald abzusehen.

Es soll an dieser Stelle nur hingewiesen werden auf die Schafwolle, die lange in Regensburg einen großen Umschlag hatte, der seit 1898 aber sehr zurückgegangen und nunmehr auf ein Minimum zusammengeschrumpft ist wegen der Konkurrenz der australischen Schafwolle, die unter viel günstigeren Produktionsbedingungen so billig produziert wird, daß auch der weite Transport nicht in Betracht kommt.

Es mögen Erwägungen dieser Art gewesen sein, die den bayerischen Staat nicht gerade so besonders auf die Donau bedacht sein ließen. Der Rhein hat seine nie endenden Kohlenfrachten, die ihn alimentieren, die Donau hat das nicht. Doch da wird das Petroleum einen Wandel schaffen, seine steten Frachten, die keinen Zufällen unterworfen sind, werden der Donauschiffahrt eine gute Rentabilität sichern.

Und im folgenden soll nun der Umschlag rumänischen Petroleums auf der Donau in Regensburg, seine Bedeutung, und die Mittel, ihn zu heben, dargelegt werden.

Zweites Kapitel.

Die Zufuhr rumänischen Petroleums nach Regensburg und sein Verschleiß.

Es wird wohl angebracht sein, kurz über das Petroleum überhaupt zu sprechen.

Das Erdöl kommt in primärer und sekundärer Lagerstätte vor. Die einfachste Gewinnungsart ist das Graben von Brunnen, in denen es sich sammelt, und aus denen es dann herausgeschöpft wird. Ein rationeller Betrieb ist das Bohren. Die Petroleum führende Erdschicht wird mittelst eigener Bohrmaschinen, die durch Dampf oder Elektrizität betrieben werden, angebohrt; das im Innern der Erde unter großem Druck stehende Erdöl springt dann nach Art eines Springbrunnens aus dem Bohrloch hervor; der Strahl wird mit der Zeit schwächer, hört schließlich ganz auf und dann muß das Petroleum herausgepumpt werden.

Das Erdöl, wie es aus der Erde kommt, ist Rohpetroleum, auch Rohnaphta genannt, und als solches als Leucht- und Kraftquelle nur schlecht verwendbar. Es besteht aus einer Reihe von verschiedenen Mineralölen je nach den Fundorten.

Man pflegt drei Hauptgruppen von Bestandteilen des Rohpetroleums zu unterscheiden, die sich bei der Destillation (Raffinierung) ergeben.

I. Leichtflüchtige Öle, welche bis 150 ° C überdestillieren. Rhigulen (40 °—70 ° C), Ligroine (80 °—120 ° C).

II. Leuchtöle (bei 150 °—300 ° C), (Petroleum im engeren Sinn).

III. Rückstände, aus welchen Vaselin, Schmieröle und Paraffin gewonnen werden.

Das Raffinierungsverfahren besteht im wesentlichen in einer fraktionierten Destillation in einer Reihe von Kesseln, die miteinander durch Rohre verbunden sind, und von denen der eine immer höher steht wie der folgende. Diese Kessel werden zu verschiedenen Temperaturen geheizt, und zwar so, daß der erste die geringste Temperatur aufweist, jeder folgende tieferstehende eine höhere.

Das Rohöl läuft in den ersten Kessel hinein und es werden die bei der Temperatur in diesem Kessel übergehenden Öle flüchtig werden. Diese werden dann durch ein oben im Kessel befindliches Rohr in den Kühlapparat geleitet. Vom ersten Kessel fließt das Öl in den zweiten tieferstehenden, der schon eine höhere Temperatur aufweist und der die bei dieser Temperatur flüchtig werdenden Öle abscheidet. So geht es fort.

An dieses Verfahren schließt sich dann noch ein Reinigungsverfahren der einzelnen gewonnenen Produkte auf chemischem Wege an: die durch die Destillation erhaltenen leichten Öle werden mit Schwefelsäure behandelt, die die Unreinigkeiten absondert. Hierauf wird das Öl durch Zusammenbringen mit Wasser gewaschen, daß dann wieder abgesetzt wird. Daran schließt sich eine Versetzung des Öles mit Ätznatron, dem wieder ein Waschen folgt. Die sich dabei ergebenden Ölrückstände werden zu den schweren Ölen gegossen, die dann wie die leichten mit Säure und Lauge behandelt werden. Dabei ergibt sich als erstes ein Produkt, das mit dem letzten Destillat der leichten Öle vereinigt werden kann, und es bleibt nunmehr das dicke Öl (III).

Was man gewöhnlich unter Petroleum versteht, ist das oben unter II aufgeführte Leuchtöl (Petroleum im engeren Sinn).

In der folgenden Darstellung soll aber unter Petroleum Rohpetroleum sowohl als seine Raffinaden verstanden werden.

Die Einfuhr rumänischen Petroleums nach Regensburg auf der Donau besteht schon seit 1874. Sie war aber von keiner besonderen Bedeutung und sehr lokaler Natur. Es ließen sich eben manche Kaufleute auf ihre eigene Rechnung von einer rumänischen Petroleumraffinerie durch eine Schiffahrtsgesellschaft Petroleum in Fässern schicken, um sie am Ort zu verschleißen.

Erst im Mai 1898 kam zum erstenmal rumänisches Petroleum in Tankschiffen auf der Donau bis Regensburg, indem die Petroleumindustrie-Aktiengesellschaft Steaua Romana 2 446 362 kg Petroleum durch die ungarische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft nach Regensburg verfrachten ließ, wo sie 1897 eine Tankanlage errichtet hatte.

Seither bediente sich die Steaua Romana und in der Folge die Petroleumprodukte-Aktiengesellschaft (s. unten) der Süddeutschen Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, die von Pest an die Petroleumtransporte bis Regensburg führt. Bis Pest führt die rumänische Staatsschiffahrt das Petroleum.

Die Steaua Romana hat 1904 der Petroleum-Produkte-Aktiengesellschaft in Berlin den Verkauf ihrer Produkte in Petroleum und Gasöl in Europa mit Ausnahme der Balkanstaaten übertragen.

Zugleich überließ die Steaua Romana die Tankanlagen in Regensburg an diese Petroleumprodukte-Aktiengesellschaft, die mit einem

Aktienkapital von 9 Mill. Mk. im Juli 1902 gegründet wurde und zum Zweck hat den Handel mit Erdöl und allen daraus oder in Verbindung damit zu gewinnenden Erzeugnissen, sowie Waren ähnlicher Art und Petroleumverkaufsorganisationen in Deutschland, Belgien, Holland, England und Dänemark besitzt; auch hat sie eine Raffinerie in Baku.

Diese Aktiengesellschaft hat langfristige Verträge zum Zweck der Öllieferung für den Verkauf von Petroleum und anderen Petroleumprodukten abgeschlossen, und hat sich auch die nötige Verschiffungsgelegenheit für lange Jahre gesichert.

Das Kapital dieser Petroleumprodukte - Aktiengesellschaft wurde zu einem Drittel von der Steaua Romana und zu zwei Drittel von der deutschen Petroleumprodukte -Aktiengesellschaft übernommen.

Die Steaua Romana, die bis 1904 selbst den Vertrieb des rumänischen Petroleums durch die Firma J. Leis in Regensburg hatte, ist somit zur Produktionsgesellschaft geworden, während die Petroleumprodukte - Aktiengesellschaft den Verkauf übernommen hat. Nur Rohbenzin vertreibt die Steaua Romana noch selbständig durch die Firma J. Leis in Regensburg.

Die Steaua Romana ist die einzige rumänische Petroleumgesellschaft, die für den Export von Petroleum nach Deutschland auf dem Wasserwege organisiert ist. Sie nimmt unter den rumänischen Petroleumgesellschaften wohl den hervorragendsten Rang ein und sie hat auch die größten zurzeit bekannten Ölterrains in Rumänien.

Sie hat Ölland im Bustenaribezirk — da besitzt sie $^2/_3$ aller Bohrlöcher — in dem Baicoiubezirk, in dem Campinabezirk, dem Bonzeobezirk und dem Bacaubezirk. Ihr Ölland umfaßt zurzeit 13 139 ha.

Im Geschäftsjahr 1904/05 gewann sie bereits 209 797 t Öl und es ist alle Aussicht vorhanden, daß sie ihre Produktion bis zu 600 000 t steigern kann.[1]) Sie ist eine Aktiengesellschaft und wurde im September 1895 durch die ungarische Bank für Industrie und Handel, Aktiengesellschaft in Budapest, gegründet, hat ihren Sitz in Bukarest und hat für Rohbenzin eine Zweigniederlassung in Regensburg mit 4 Tanks (1905 errichtet).

Sie arbeitet mit einem Kapital von 30 Mill. Fr., besitzt ihre eigenen Rohrleitungen, eigene Petroleumraffinerien in Bukarest, Campina, Giurgiu, Monteoru, Moinesci und eine Schmierölfabrik, eine Kerzenfabrik, eine Benzinfabrik in Bukarest. Sie hat eigene Exportanlagen in Giurgevo und in Konstanza, und gepachtete Tankanlagen

---

[1]) Die Rohölproduktion der Steaua Romana betrug 1901/02: 142 320 t; 1902/03: 132 400 t; 1903/04: 184 608 t; 1904/05: 209 797 t. In den Raffinerieanlagen der Steaua Romana wurden verarbeitet 1901/02: 121 150 t; 1902/03: 148 094 t; 1903/04: 175 483 t; 1904/05: 185 761 t.

in Hamburg und London, ferner die nötigen Tankbote, Zisternenwaggons und eigene Eisenbahngleise.

Die Tankbote wurden zuerst von Ludw. Nobel, einem geborenen Schweden, der der erste Petroleumgroßindustrielle des Kaukasus war, eingeführt. Er umging damit die kostspielige Umladung und die teuere Verpackung in Fässern aus Eichenholz, die mehr kosteten als ihr Inhalt.

Die Tankbote sind schwimmende Petroleumbassins aus Eisen, die das Petroleum direkt enthalten ohne Verpackung (Fässer usw.). Aus ihnen wird das Öl dann mittelst Pumpwerkes in die Tanks gepumpt.

In Regensburg wurden, wie schon kurz erwähnt, 1897 die ersten drei Petroleumtanks von der Steaua Romana errichtet, welche ca. 40 000 dz fassen. 1899 kamen zwei weitere dazu mit je 30 000 dz. 1905 wurden wieder 4 neue errichtet, die 1906 dem Betrieb übergeben werden und die mitsammen weit über 100 000 dz. fassen.

Die ganze Anlage besteht somit aus 9 Tanks mit einem Fassungsvermögen von über 2000 Waggons. Im übrigen ist schon wieder eine Vergrößerung der Tankanlage durch Errichtung neuer Tanks in Aussicht genommen. Es werden im laufenden Jahr noch weitere 8 Tanks mit einem Gesamtfassungsvermögen von 10 000 t erbaut werden.

Die Tanks, große aus zusammengenieteten Stahlplatten bestehende, zylinderförmige Behälter, die auf einer festen, betonierten, wegen eventuell eintretenden Hochwassers ziemlich hohen Grundlage stehend, ohne Verbindung mit dieser durch ihre eigene Schwere Halt haben, haben eine doppelte Bedeutung und Aufgabe: Einmal wird es durch sie möglich, an den Umschlagsplätzen die angefahrenen Tankboote in kürzester Zeit entleeren und dadurch in bestmöglichster Weise ausnützen zu können. Und zum zweiten dienen sie als ständige Lager, die die Unregelmäßigkeiten in der Zufuhr, die durch die Benutzung des Wasserweges bedingt und nie ganz zu umgehen sind, ausgleichen sollen.

Mit diesen Mitteln brachte die Steaua Romana und von 1903 ab die Petroleumprodukte-Aktiengesellschaft auf der Donau nach Regensburg 1898: 2 446 362 kg; 1899: 4 562 696 kg; 1900: 9 228 345 kg; 1901: 9 271 439 kg; 1902: 11 006 929 kg; 1903: 15 945 930 kg; 1904: 15 173 421 kg; 1905: 16 266 000 kg. Während der Petroleumumschlag 1898 kaum 1 % vom Gesamtumschlag ausmachte, bildet 1905 der Petroleumumschlag bereits über 7 % des Gesamtumschlags.

Der Sammelpunkt des auf der Donau zu verfrachtenden rumänischen Petroleums ist Giurgevo, wo sich die schon erwähnte Tankanlage der Steaua Romana befindet. Giurgevo hat Eisenbahnlinien,

auf denen Zisternenwagen verkehren nach allen Bezirken der Petroleumgewinnung: Prohava, Dambrovitza, Buzeu, Bakau, Campina, Bonzeo, Bustenari, Boicoiu. Freilich die von den Bahnstationen weiter entfernten Ölproduzenten haben viele Mißlichkeiten mit dem Transport zu der Sammelstelle der nächsten Bahnstation mittelst einfacher Wagen, auf denen das Petroleum in Holz- oder Eisenblechfässern gefahren wird, ganz besonders bei schlechter Witterung und aufgeweichten Straßen, die auch bei trockener Witterung nicht im besten Zustande sind.

Doch werden zur Zuleitung zur nächsten Station auch 3—7 Zoll weite Röhrenleitungen (Pipe lines) benutzt, die heute schon in einer Gesamtlänge von über 150 km im Gebrauch sind und bei denen natürlich die Zuleitung schnell und ohne jeden Verlust vor sich geht.

Von Giurgevo aus wird das Öl donauaufwärts nach Budapest verfrachtet in Tankschiffen von 600—1000 t. In Budapest muß es in Tankschiffe von 300—400 t verladen, d. h. übergepumpt werden, die dann bis Regensburg fahren können. Die Fahrtdauer beträgt von Giurgevo bis Regensburg durchschnittlich vier Wochen.

In Regensburg erfolgt der Vertrieb des rumänischen Öles seit 1904 durch die Petroleumprodukte-Aktiengesellschaft direkt an die Detailleure. Bis 1904 standen die Großhändler dazwischen, mit denen in Mengen zu 10000 kg abgeschlossen wurde. Sie erhielten das Öl in Bahntankwagen gesandt, aus denen es in Fässer kam, die die Detailleure je nach Bedarf bezogen. 1904 führte aber die Petroleumprodukte-Aktiengesellschaft die Straßentankwagen ein, die das Öl direkt aus den Tanks entnehmen und je nach Bedarf bei den Detailleuren in Regensburg und 30 km im Umkreis herumfahren. Dadurch wurden die Großhändler, die eine Abfindungssumme bekamen, ausgeschaltet. Die Detailleure bekommen auch die Behälter für ihren Verkaufsraum gestellt, die je nach Bedarf bis zu 200 l fassen. Die amerikanisches Öl liefernde Gesellschaft folgte mit den Straßentankwagen 1904 sofort nach und legte einen Tank auf der Bahn an, in den das Öl aus den Eisenbahntankwagen kommt und aus welchem Tank die Straßentankwagen das Öl nehmen, um es bei den Detailleuren herumzufahren. Den Detailleuren war die Einführung der Straßentankwagen sehr willkommen; eine Aviskarte zeigt ihnen die Tage der Petroleumzustsellung an, der Wagenführer füllt mit den auf automatischem Wege sich füllenden Kannen, die 20 l aufnehmen, den Ladenbehälter an; für den Detailleur fällt das Umleeren aus den Fässern weg, das oft auch nicht ohne Verlust vor sich ging und dabei bekommen die Detailleure das Öl sogar noch etwas billiger wie früher.

Freilich wird es nur mehr eine Frage der Zeit sein, daß auch der Detailleur ausgeschaltet wird durch den Kannenbetrieb, zu dem vom Straßentankwagenbetrieb kein großer Schritt mehr ist. Aus den

großen Lagertanks wird das Öl direkt in 2—10 l fassende Kannen mittelst automatischen Apparates abgezogen. Diese Kannen werden dann in besonderen Wagen direkt zu den einzelnen Konsumenten ins Haus gebracht, die die Kannen leihweise zur Verfügung gestellt bekommen. Dann sind auch die Detailleure unnötig; die Importfirma hat zu dem Gewinn der Großhändler dann auch noch den der Detailleure und kann die Konsumenten noch billiger bedienen.

In Passau und Deggendorf bestehen keine Tankanlagen für den Umschlag rumänischen Petroleums; der Großbetrieb rentiert sich für den Bedarf des kleinen von Passau bezw. Deggendorf billiger als von Regensburg aus mit rumänischen Petroleum zu versorgenden Umkreises nicht, zumal in Deggendorf eine Tankanlage der Galizischen Petroleumgesellschaft Apollo bereits sich befindet.

Das rumänische Öl, das in Deggendorf verbraucht wird, kommt zu Schiff in Fässern an, die sich die einzelnen Kaufleute direkt von den rumänischen Petroleumgesellschaften senden lassen.

Die Rentabilität der Einfuhr rumänischen Petroleums nach Deutschland auf dem Donauwege bis Regensburg hat sich schon praktisch durch die Fortdauer der Einfuhr erwiesen.

Sie kann aber auch theoretisch durch Berechnung nachgewiesen werden.

Die Gestehungskosten für Petroleum sind in Rumänien selbst sehr gering (1,60—2 Franken für 100 kg. Rohöl).

Die Löhne sind mäßig und die Eisenbahntarife niedrig. Petroleum wird schon in einer Tiefe von 60—300 m gefunden, während man z. B. in Amerika erst 600 m tief Petroleum antrifft und man teilweise sogar bis 1200 m und noch tiefer gehen muß.

Es handelt sich also darum, möglichst billig von Rumänien aus weiter zu verfrachten, denn gerade bei minderwertigen Massengütern, wie Petroleum eines ist, macht sich die Preiserhöhung durch Transportkosten am empfindlichsten bemerkbar, und der Verkaufswert wird durch sie sehr wesentlich bedingt.

Für Deutschland kommen für die Petroleumversorgung von Rumänien aus drei Wege in Betracht:

1. Der Landweg: die Bahn durch Österreich-Ungarn und Schlesien.

2. Der Seeweg in Verbindung mit Flußweg (Elbe, Weser, Rhein) oder Bahn und

3. der Flußweg: Die Donau bis Regensburg in Verbindung mit Bahn- oder Flußweg.

Der Landweg fällt beim Vorhandensein der zwei anderen Transportmöglichkeiten von selbst weg, da das Stück, um das er kürzer ist, als die beiden anderen Wege bis an die Grenze Deutschlands, durch Billigkeit des Wasserweges aufgehoben wird. Es bleibt noch der Seeweg und der Donauweg.

Für den Seeweg kommt der Hafen von Konstanza am Schwarzen Meer, für den Donauweg Giurgevo, wie schon erwähnt, in Betracht. Die Preise für Petroleum stehen in Konstanza und Giurgevo gleich.

Die Donaufracht von Giurgevo bis Regensburg (1926 km) kostet 21 Mk. pro t.

Die Fracht von Konstanza kostet zu den Einfuhrhäfen, die für Deutschland von Bedeutung sind, also nach Triest: 6 Mk. pro t; Rotterdam: 11 Mk. pro t; Bremerhafen 11 Mk. pro t; Hamburg: 11 Mk. pro t.

Es kann folgerichtig von Regensburg aus der Umkreis gerade so billig mit rumänischem Petroleum versorgt werden, als von den in Betracht kommenden Seehäfen Rotterdam, Bremerhafen und Hamburg aus, der von diesen Seehäfen aus nicht unter 10 Mk. Frachtsatz pro t, sei es zu Wasser oder zu Land, zu erreichen ist, ferner der ganze Umkreis von den Orten, die von Triest aus nicht unter 15 Mk. Frachtsatz zu erreichen sind.

Was näher an Regensburg liegt, als an den Orten, die von den Seehäfen aus nicht unter 10 bezw. 15 Mk. Frachtsatz zu erreichen sind, kommt für die Einfuhr Petroleums auf der Donau bis Regensburg in Betracht und das ist Süddeutschland, der größte Teil Mitteldeutschlands und der östlichste Teil der Schweiz.

Bei dieser Berechnung ist die gleiche Transportart angenommen; ändert sich diese, so wächst oder verringert sich die Entfernung je nach dem Geringer- oder Größerwerden des Transportsatzes.

Regensburg ist also für dieses Gebiet, das rund 17 Mill. Einwohner umfaßt und einen Jahreskonsum von 17 kg $\times$ 17 Mill. = 289 Mill. kg aufweist, jedenfalls der vorteilhafteste Eingangspunkt für rumänisches Petroleum, und zwar schon bei den bestehenden, nicht besonders günstigen Verhältnissen für die Schiffahrt, die bei Besprechung der Mittel, die Einfuhr rumänischen Petroleums zu heben, Würdigung finden.

Dieses Gebiet, das durch Berechnung gefunden wurde, und das auch tatsächlich mit rumänischem Petroleum versorgt wird, hat sich aber noch obendrein erheblich ausgedehnt

a) durch tarifarische Maßnahmen der Bahnen,

b) durch günstig gelagerte Umstände für die Einfuhr.

Die bayerischen Bahnen haben nämlich in ihrem eigenen Interesse im Verein mit außerbayerischen Bahnen besondere Transitfrachtsätze für rumänisches Petroleum aufgestellt, d. h. Frachtsätze, die für den Durchgangsverkehr rumänischen Petroleums von Regensburg—Donau nach anderen Ländern gelten, in der Erwägung, daß sie so Transporte bekommen und durch ganz Bayern führen können, die sonst überhaupt nicht Bayern berühren und besonders den Seeweg wählen würden.

So haben die bayerischen Bahnen in Verbindung mit den preußischen Bahnen Transitfrachtsätze von Passau, Deggendorf und

Regensburg Donaulände nach Belgien, Frankreich und den Niederlanden ausgearbeitet mit Gültigkeit vom 15. Juni 1904 ab, durch die es möglich und immer noch rentabel wird, rumänisches Petroleum von Regensburg aus nach Belgien, Frankreich und den Niederlanden zu führen.

Diese Ausnahmetarife gelten für Sendungen von raffiniertem Petroleum, Rohpetroleum und Rohbenzin rumänischen Ursprungs bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg, wenn diese Sendungen mit direkten Frachtbriefen nach Belgien, Frankreich, den Niederlanden und darüber hinaus aufgegeben werden und in Aachen, Dalheim, Emmerich, Herbesthal, Salzbergen, Venlo linksrh. oder Winterswyk zur Umkartierung gelangen.[1])

Desgleichen haben die bayerischen Bahnen im Verein mit den württembergischen und badischen Bahnen Transitfrachtsätze nach dem Teil der Schweiz eingeführt, der nicht im natürlichen Versorgungsgebiet von Regensburg aus liegt.

Die Schweiz, die für Petroleum als nächsten Eingangspunkt den Hafen von Genua hat, wobei die Fracht durch die Fahrt über den Gotthard besonders verteuert wird, hat bei den eigenen Bundesbahnen für die Frachten des rumänischen Petroleums von Regensburg aus einen Einheitstransportsatz eingeführt, der so durchgeführt wird, daß die Bundesbahnen von dem Einheitstransportsatz für ihren Transport nur den Teil des Frachtsatzes beanspruchen, der von dem Einheitstransportsatz auf der ganzen Strecke Schweiz—Regensburg übrig bleibt, wenn die übrigen an der Fracht beteiligten Länder (Bayern, Württemberg) den sie treffenden Frachtsatz abgezogen haben.

Daneben ist es auch noch durch ganz besondere Umstände möglich geworden, sogar nach Österreich von Regensburg aus rumänisches Petroleum zu liefern. Diese merkwürdige Erscheinung beruht auf dem inländischen Petroleum-Kartell in Österreich. Obwohl der Zoll für 100 Dz. (ein Waggon) 1000 Mk. für Petroleum beträgt, so rentiert es doch noch, nach Österreich und Böhmen zu liefern, und es gingen 1905 Petroleumtransporte bis Wien.

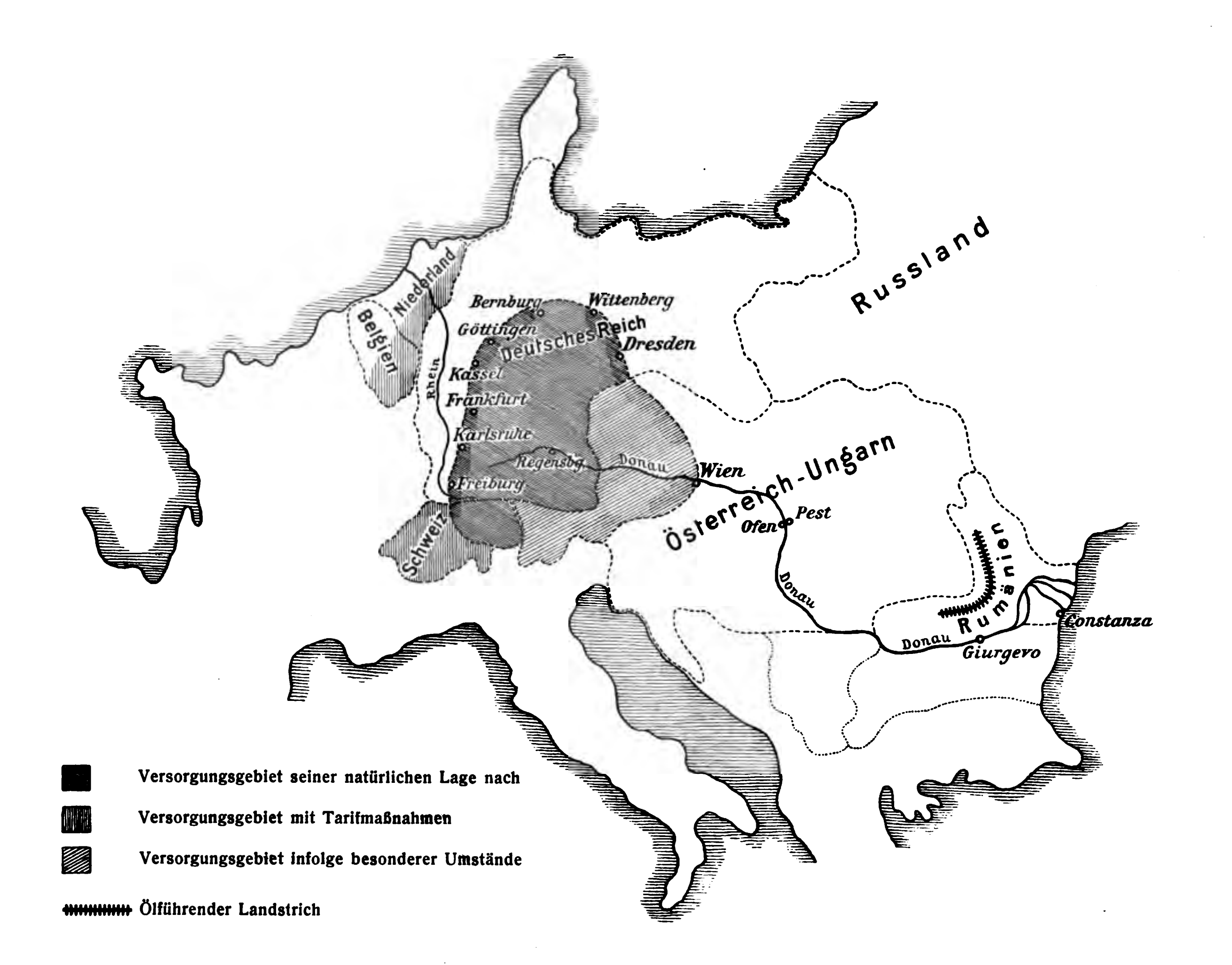
In Wien besteht an der Donau keine Umschlagsmöglichkeit für rum. Petroleum. Es können da keine Tankanlagen errichtet werden, weil nur mit bestimmten Quanten im Handel manipuliert werden darf, so daß das rumänische Petroleum den Umweg über Regensburg machen muß, um nach Wien zu kommen. Wenn natürlich in Passau oder Deggendorf Tankanlagen für rumänisches Petroleum bestehen würden, würde Regensburg für die Einfuhr nach Österreich nicht in Betracht kommen, aber dafür besondere Tankanlagen in Passau zu errichten,

---

[1]) Ausnahmetarif IV. z. Verbandsgütertarif Teil II Heft 2 Nordd. Donau-Umschlagsverkehr. S. 138—139.

ist bei der Unsicherheit der Fortdauer der Einfuhr nach Österreich nicht angängig, denn diese Tankanlagen sind sehr kostspielig und man sucht ihre Zahl naturgemäß möglichst zu beschränken.

Diese Einfuhr nach Österreich ist freilich eine außergewöhnliche Erscheinung und kann von heute auf morgen ihr Ende finden in einer Stellungnahme des Kartells.


Russland
Niederland
Belgien
Bernburg
Wittenberg
Göttingen
Deutsches Reich
Dresden
Kassel
Frankfurt
Karlsruhe
Regensbg.
Freiburg
Rhein
Donau
Schweiz
Wien
Österreich-Ungarn
Ofen
Pest
Donau
Rumänien
Donau
Giurgevo
Constanza
Versorgungsgebiet seiner natürlichen Lage nach
Versorgungsgebiet mit Tarifmaßnahmen
Versorgungsgebiet infolge besonderer Umstände
Ölführender Landstrich

Drittes Kapitel.

Die Wichtigkeit der rumänischen Petroleumeinfuhr für Deutschland.

Diese Einfuhr von rumänischem Petroleum nach Deutschland ist auch von nicht zu unterschätzender großer Bedeutung.

Deutschland selbst produziert verschwindend wenig Petroleum[1]) gegenüber seinem ungeheuren Konsum. Die Durchschnittsproduktion der Jahre 1900—1904 beträgt ca. 60000 t im Werte von über $3^1/_3$ Mill. Mk.

In diese Produktion teilen sich:

1. Hannover (Linden, Wietze, Steinförde, Ölheim).
2. Elsaß (Illthal bei Alskirch, Pechelbrunn, Lobsann, Schwabweiler, Biblisheim, Hagenau, Sulz unterm Wald.
3. Bayern (Westseite von Tegernsee).

Die Produktion in Hannover ist zurückgegangen, das gefundene Öl ist kein gutes; es ist sehr stark mit Salzwasser vermischt. Ölheim hat noch einige Bedeutung, und auch da kann man das Öl nur zur Schmierölfabrikation verwenden.

In Elsaß sind die Ölquellen bei Pechelbrunn die besten. Sie sind reicher und ihr Öl ist frei von Wasser und besser. Seit 1743 wird hier beständig auf Erdöl Bergbau getrieben. Die übrigen Fundorte in Elsaß haben keine Bedeutung.

Die Erdölproduktion in Bayern bei Tegernsee, die täglich ca. 2 Faß Öl liefert, das freilich sehr gut und brauchbar ist, ist nicht der Rede wert. In Tegernsee ist die Erdölgewinnung seit 1430 schon bekannt und es ist der älteste Ölgewinnungsort in Deutschland.

Der Jahreskonsum an Petroleum, der beinahe fortwährend wächst, beträgt aber gegenüber dieser Produktion innerhalb des deutschen Zollgebietes durchschnittlich 1000 Mill. l im Detailwerte von 180 Mill. Mk., den Liter Petroleum zum Durchschnittspreis von 18 Pfg. berechnet.

---

[1]) Nach dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich 1905 S. 217 betrug die Gewinnung an inländischem Roherdöl: 1875: 781 t; 1880: 1309 t; 1881/85: 5665 t im Jahresdurchschnitt; 1886/90: 11513 t im Jahresdurchschnitt; 1891/95: 15620 t im Jahresdurchschnitt; 1896/1900: 29418 t im Jahresdurchschnitt; 1901: 44095 t; 1902: 49725 t; 1903: 62680 t; 1904: 89606 t.

Sonach ist Deutschland darauf angewiesen, fast seinen ganzen Bedarf an Petroleum vom Ausland einzuführen [1]) und diesen beziehen wir fast zu 80 % ganz allein von Amerika.[2]) Diese Tatsache allein muß schon zu denken geben, noch mehr aber der Umstand, daß eine einzige allmächtige Trustgesellschaft es ist, nämlich die Standard Oil Comp., die uns Petroleum liefert, und die vermöge ihrer wohl ganz alleinstehenden genialen, bis in die kleinsten Details durchgeführten Organisation, die den Öleinkauf an den Produktionsstätten, die Verfrachtung und den Verkauf bis herunter zum Kleinhändler umfaßt, bei mangelnder Konkurrenz sehr wohl imstande ist, die Preise nach Belieben zu gestalten.

Und wir brauchen das Petroleum unbedingt. Wenn wir auch in den verschiedenen Leuchtgasen und besonders in der Elektrizität bedeutende Konkurrenten des Leuchtöles haben, so setzen diese doch große, kostspielige Einrichtungen voraus, die sich nur größere Gemeinden, wo sich die Lasten dann verteilen, gestatten können. Das alles fällt beim Leuchtöl weg. Abgesehen davon ist das Petroleumlicht nach wissenschaftlichen Untersuchungen für die Augen das am meisten zuträgliche, während Gaslicht, Gasglühlicht und elektrisches Licht in aufsteigender Reihe den Augen schädlich sind.

Zudem spielt das Petroleum als Heizmaterial heute schon eine hervorragende Rolle, und diese Verwendungsart zur Erzeugung von Kraft (Petroleum- und Benzinmotoren) und Wärme (Petroleumöfen) findet immer größere Ausbreitung.

Die Trustgesellschaft Standart Oil Comp. wurde 1870 von Rockefeller als Standard Oil Comp. gegründet und am 2. Januar 1882 zu dem Standard Oil Comp. Trust in New-York erhoben. Sie besteht aus 20 Aktiengesellschaften mit einem Kapital von 110 Mill. Doll.

Sie hat ganz wenig Ölgebiet selbst in Händen. Es ist aber

[1]) Die verzollten Mengen von rohem und gereinigtem Erdöl und anderen Erdölerzeugnissen betrugen nach dem Statistischen Jahrbuch für Deutschland:

			brutto		netto	
1866/70:	70436	t d. i. pro Kopf	1,87	kg	1,50	kg
1871/75:	154504	„ „ „ „ „	3,75	„	3,00	„
1876/80:	285280	„ „ „ „ „	5,40	„	4,32	„
1881/85:	389335	„ „ „ „ „	8,54	„	6,83	„
1886/90:	556697	„ „ „ „ „	11,61	„	9,29	„
1891/95:	755915	„ „ „ „ „	14,82	„	11,86	„
1896/1900:	926148	„ „ „ „ „	16,97	„	13,58	„
1901:	973130	„ „ „ „ „	16,89	„	13,51	„
1902:	977438	„ „ „ „ „	16,87	„	13,49	„
1903:	1022124	„ „ „ „ „	17,37	„	13,90	„
1904:	1033877	„ „ „ „ „	17,35	„	13,88	„

[2]) 1904 treffen von der gesamten Petroleumeinfuhr von 1076824 t auf die Vereinigten Staaten von Amerika: 803023 t; Rußland: 183793 t; Österreich-Ungarn: 48546 t; Rumänien 30692.

auch gar nicht nötig, daß der Trust zugleich Eigentümer der Quellen ist; die Produzenten sind dem Trust in die Hand gegeben, da dieser die Eisenbahnen, die Rohrleitungen und das ganze Raffineriegeschäft beherrscht. Er kann den Produzenten, die keine andere Absatzmöglichkeit haben, noch weniger die teueren Transportmittel und Lager, die Preise diktieren wie er will. Beim Verkauf kann er aber auch wieder als einziger Verkäufer ohne Konkurrenz die Preise machen wie er will.

Wie sich der Standard Oil Comp. Trust mit allen möglichen erlaubten und unerlaubten Mitteln, Energie und Skrupellosigkeit zu dieser Machtstellung emporgerungen hat, ist eine sehr interessante Geschichte, die an ein Märchen anklingt. Sie geht aber über den Rahmen des vorliegenden hinaus.

In Hinblick auf diese fast vollständige Abhängigkeit von dieser Trustgesellschaft ist es daher nicht nur sehr vorteilhaft, sondern man möchte fast sagen von nationaler Bedeutung, wenn durch Konkurrenz des eingeführten rumänischen Petroleums die Preise in Schranken gehalten werden.

Dabei müssen wir aber sehen, ob denn Rumänien in bezug auf seine Produktion konkurrenzfähig ist, ferner ob das rumänische Produkt ein gutes Öl ist, zum mindesten ebensogut wie die bisher eingeführten Öle und zum dritten, ob es mit diesen bisher eingeführten Ölen im Preise konkurrieren kann.

Rumänien, das einen geringen Inlandsbedarf hat, hat einen ungeheuren Reichtum an Erdöl. Der Inlandsbedarf wird wohl nie über $^1/_3$ der jährlichen Produktion hinausgehen[1]) und wird zurzeit in manchen Städten durch Kommunalabgaben sehr niedergehalten. Wegen dieser Abgabe wird das Petroleum an die Konsumenten teurer verkauft als in den Ländern, wohin es ausgeführt wird.

In Rumänien war das Petroleum schon lange bekannt unter dem Namen „Păcură" (Teer); daraus erklärt sich, daß so viele Ortschaften den Namen Pacuretzi haben.

Dieser Teer wurde aber nur von den Bauern zum Schmieren der Wagenachsen verwendet, ferner als Arzneimittel gegen verschiedene Krankheiten des Viehs und auf den Gütern der Bojaren zur Beleuchtung der Gesindekammern. Doch wurde auch damals schon dieser Teer vereinzelt in Erdölgruben gewonnen. Erst 1856 erkannte Tocilescu in diesem Teer das Rohpetroleum. 1857 entstanden dann eigentliche Petroleumgewinnungsanlagen. Einen besonderen Aufschwung konnte aber die Erdölgewinnung lange nicht nehmen, es fehlten die Trans-

---

[1]) 1904 Rohölproduktion: 500561 t; inländ. Verbrauch: 156082 t; 1905 Rohölproduktion: 614870 t; inländ. Verbrauch: 199337 t. Dabei ist zu beachten, daß der Inlandverbrauch wohl nicht leicht im gleichen Maße zunehmen wird wie die Rohölproduktion.

portmittel, namentlich die Eisenbahnen und unter solchen Umständen war an einen Export nicht zu denken.

1895 wurden die Verhältnisse durch ein Minengesetz, das am 22. Mai 1900 revidiert wurde, und das sich an die Berggesetzgebung Österreichs und Frankreichs anlehnt, geregelt.

Darnach ist zum Schürfen die Genehmigung der Behörde erforderlich, die einen Schürfschein ausstellt. Der Grundeigentümer muß dem Muter weichen, der eine Konzession auf 75 Jahre erhält, für die belegten Parzellen einen Pachtzins zu zahlen und sämtliche Schäden und Nachteile, die infolge seiner Arbeiten entstehen können, auszubessern oder zu entschädigen hat. Für die Feststellung des Pachtschillings wird die doppelte Pacht des Umfangs der überlassenen benachbarten Terrains bestimmt und von 10 zu 10 Jahren festgesetzt. (Titel V Art. 55 des rev. Ges.). An den Staat müssen die Exploiteure der Mineralquellen jährlich eine feste Gebühr zahlen und eine dem geförderten Bruttoprodukt proportionale Taxe von 1 $^0/_0$ (Titel XIV Art. 93 und Art. 97 des Ges.).

Die Ölgewinnung ist in Rumänien zum Teil noch ganz primitiv. Es wird ein Schacht in die Erde getrieben von 1,20—1,50 m Durchmesser oder Seitenlänge, der mit Brettern oder Flechtwerk bekleidet wird. Nachdem das erste Öllager getroffen, füllt sich der Schacht mit Petroleum und wird dann ausgepumpt mittelst Holzeimern oder Ledersäcken, welche mit Hilfe eines über eine Trommel laufenden Seiles durch Pferde in die Höhe gezogen werden. Die Luftzufuhr für die Schachtarbeiter geschieht durch große Blasbälge und durch ineinandergesteckte Blechrohre, durch die die Luft hinabgeblasen wird. Kommt in einen solchen Schacht kein Öl mehr, dann wird der Brunnen erst vertieft bis zur zweiten Ölschicht, dann zur dritten und so fort. Freilich werden diese Brunnen meistens in einer Tiefe von 200 m schon aufgelassen, wegen der Erschwerung der Arbeit, obwohl gerade da erst die reichen Schichten kommen. Die Kosten betragen für einen solchen gegrabenen Brunnen von ca. 120 m Tiefe ca. 5000 Fr.

Ein fortgeschritteneres Verfahren ist das schon erwähnte Anbohren mittelst Dampfbetrieben, mit Elektrizität usw. Es ist die intensive Betriebsart, die die erstere extensive Betriebsart ihrer besseren Rentabilität halber auch allmählich überflügelt. Die Bohrlöcher sind 140—350 m tief und kosten bis zu 15000 Fr.

Die Produktion an Rohöl betrug:

1896: 80000 t; 1897: 110000 t; 1898: 180000 t; 1899: 250000 t; 1900: 250000 t; 1901: 270000 t; 1902: 320000 t; 1904: 500561 t; 1905: 614870 t.[1])

---

[1]) Im einzelnen liegen für 1904 u. 1905 folgende Daten vor:
Aus den rumänischen Petroleumraffinerien sind hervorgegangen:

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, wie die Produktion von Jahr zu Jahr gestiegen ist.

Man hat die Bedeutung des Erdöls für das ganze Land erst kennen gelernt. Die Petroleumindustrie, wenn auch zurzeit noch nicht auf der Höhe, ist in stetem Steigen begriffen und mit ihr Hand in Hand festigt sich die Handelsorganisation.

Die ölführenden Landstriche Rumäniens umfassen eine Zone von 400 km Länge und 20 km Breite, was einem Flächenraum von 80 000 ha entspricht. Sie ziehen der südlichen und östlichen Karpatenkette entlang, von Govora bis Varatecone.

Alimanesteanu, Chef des rumänischen Staatsbergamtes, schätzt auf Grund von an Ort und Stelle angestellten Forschungen und Beobachtungen die Ausbeute per Hektar zuverlässig auf 1500 Waggons, was nur ein Viertel des ölführenden Terrains von 80 000 ha als der Ausbeutewert berechnet, bei Berechnung der Ladung mit 250 Fr. einem Wert von 7,5 Milliarden entsprechen würde, während der Ingenieur Cucu in seiner Berechnung des Petroleumreichtums Rumäniens zu einer Wertrechnung von 20 Milliarden kommt.

	1904	1905
Benzin	62 218 t	78 182 t
Raff. Petr.	109 510 t	153 499 t
Mineralöle	30 214 t	17 255 t
Rückstände	173 661 t	237 677 t
	375 603 t	486 613 t

Im Inland kommen davon zum Verbrauch:

	1904	1905
Benzin	489 t	615 t
Raff. Petr.	32 440 t	31 558 t
Mineralöl	3 418 t	4 921 t
Rückstände	119 735 t	162 243 t
	156 082 t	199 337 t

Die Petroleumindustrie in Rumänien zeigt folgende Daten in den Jahren:

	1904	1905
Rohölproduktion	500 561 t	614 870 t
Produktion der Raffinerien	375 603 t	486 613 t
Inlandverbrauch	156 082 t	199 337 t
Ausfuhr	160 442 t	214 348 t

Der Wert des Inlandverbrauchs betrug:

1904	1905
7 548 831 Lei	9 155 700 Lei

Der Wert der Ausfuhr:

1904	1905
10 696 620 Lei	14 466 970 Lei

(Beilage zu Nr. 51 der Nachr. für Handel und Industrie vom 20. Mai 1906).

Die Schätzungen gehen sehr auseinander. Die Statistik für 40 von 1857—96 ausgebeutete Hektar ergibt als Resultat der Ausbeute 118000 Waggons, was per Hektar $\frac{118\,000}{40}$ = 2950 Waggons gibt.

Die große Bedeutung Rumäniens für die Erdölproduktion hat auch die schon erwähnte amerikanische Trustgesellschaft Standard Oil Comp. recht wohl erkannt, indem sie 1900 zur Zeit finanzieller Schwierigkeiten Rumäniens die staatlichen Ölgebiete pachten wollte und 10 Mill. Fr. Vorschuß anbot, ein Anerbieten, das nur an dem Einspruch des Königs Carol scheiterte, und ebenso ein zweites Mal 1902, wo die Standard Oil Comp. sich der rumänischen Privatindustrie bemächtigen wollte.

Wo nur immer Petroleum gefunden wird, ist die Standard Oil Comp. gleich da, um diese Betriebe ihrem Trust einzuverleiben und von sich abhängig zu machen. Es war 1900 und 1902 eine große Gefahr vorhanden, und es ist ein großes Glück, daß die amerikanischen Bestrebungen damals gescheitert sind, denn die rumänischen Quellen sind die einzigen für unseren Import in Betracht kommenden Quellen (außer den galizischen, siehe aber Kapitel 5), die ihre Unabhängigkeit von dem amerikanischen Trust noch bewahrt haben — die russischen Petroleumindustriellen sind auch durch Verträge mit dem Standard Oil Comp. Trust gebunden und arbeiten mit diesem zusammen — und wenn die Absicht der Standard Oil Comp., ein Weltmonopol zu gründen, wirklich realisiert würde und keine Konkurrenz mehr außer dem Ring stünde, so würde eine empfindliche Preiserhöhung für Petroleum die Folge sein, eine Preiserhöhung, die die Standard Oil Comp. für manche kostspielige Mittel entschädigen sollte, die sie bei Niederwerfung der Konkurrenz aufbieten mußte.

Rumäniens Petroleumschätze sind eben noch fast unberührt, sie haben die Zukunft für sich, während die amerikanische Produktion wenigstens an den alten Produktionsstätten zurückgeht und neue Lager nicht in dem Maße gefunden werden.

Das rumänische Öl ist aber auch ein sehr gutes Öl und erfüllt somit die zweite Vorbedingung für die Konkurrenzfähigkeit.

Alle chemischen Untersuchungen haben dasselbe gute Resultat geliefert, haben gezeigt, daß das rumänische Petroleum durchwegs ca. 75% Kernbestandteile, 25% Entflammungspunkt und 0,805 spezifisches Gewicht aufwies und speziell der Vergleich rumänischen Öles mit amerikanischem hat zugunsten des rumänischen entschieden. Bei Untersuchungen über die Brauchbarkeit des Petroleums entscheidet seine Brauchbarkeit als Brennöl, da diese auch die Brauchbarkeit zu den anderen häufigeren Verwendungsarten in sich schließt.

Das Gutachten des Dr. Leisel, staatl. geprüften Nahrungsmittelchemikers in Regensburg, der von 1898 an, von dem Eintreffen der

ersten Schiffsladung rumänischen Öles in Regensburg, das rumänische Petroleum sehr häufig untersucht hat, geht dahin, „daß das importierte rumänische Petroleum die gewöhnlich im Handel befindlichen Petroleumsorten amerikanischer Provenienz (Standard white) an Güte, d. h. an effektivem Gehalt der leuchtenden Öle erheblich übertrifft.“

Desgleichen gipfelt ein Gutachten des Dr. G. Schultz, Professors an der Technischen Hochschule in München vom 24. März 1903 darin, daß das rumänische Petroleum dem in den Handel kommenden amerikanischen Petroleum „nicht allein gleichkommt, sondern daß es diese Petroleumsorten insofern übertrifft, als es wegen seines geringen Gehaltes an schweren Ölen gleichmäßig brennt und auch hohe Kältegrade verträgt, ohne Paraffin auszuscheiden. Letztere Eigenschaft kommt aber bei seiner Anwendung im Winter, namentlich bei Eisenbahnen und bei Straßenbeleuchtung sehr in Betracht.“

Ebenso günstige Gutachten liegen vor von Dr. Carl Enoch in Hamburg, beeidigtem Handelschemiker, und von der chemisch-technischen Prüfungs- und Versuchsanstalt in Karlsruhe.

Wenn aber doch besonders in der ersten Zeit der Einfuhr das konsumierende Publikum dem rumänischen Petroleum keine besonders gute Aufnahme gegeben hat trotz des billigen Preises, so liegt der Grund einmal darin, daß man einer neuen Ware immer Mißtrauen entgegenbringt, dann aber auch darin, daß die Raffinerie in Rumänien, wie schon erwähnt, noch nicht auf der Höhe der Zeit ist und die Produkte der einzelnen Raffinerien nicht gleichmäßig sind.

Dafür, daß es noch an dem Raffinieren fehlt, spricht auch ein Umstand, den der Verfasser aus eigener Beobachung kennt: In kleinen Lampen, die sich weniger erhitzen wegen des geringeren Verbrauchs an Öl, brannte das rumänische Petroleum sehr gut und hell, während in größeren Lampen, die sich wegen des gesteigerten Verbrauchs viel mehr erhitzen, das Petroleum anfangs gut, dann aber allmählich schlechter brannte. Es kamen eben da bei der größeren Hitze auch noch Rückstände in Fluß, die eigentlich bei der Raffinierung ausgeschieden werden sollten.

Im Kapitel 4, bei der Besprechung der Mittel, die Einfuhr rumänischen Petroleums zu heben, wird der Umstand in Betracht gezogen.

Die Annahme, daß die Verwendung rumänischen Petroleums besonderer Lampen oder doch wenigstens besonders konstruierter Brenner bedürfe, ist irrig. Gut raffiniertes Öl jeder Provenienz brennt in jeder Lampe.

Das rumänische Petroleum kann, und das ist der dritte Punkt, in Regensburg und dem berechneten Umkreis mit dem bisher dort eingeführten Petroleum (amerikanisches und russisches) sehr gut im Preise konkurrieren.

Tatsächlich wurde schon 1898 rumänisches Petroleum um 3 Mk. pro 100 kg billiger als Petroleum amerikanischer Provenienz verkauft, ein Unterschied, der sich seither durch Transportverbesserungen, Produktions- und Frachtvorteile vergrößert hat.

Die Konkurrenzmöglichkeit des rumänischen Petroleums gegenüber dem amerikanischen und russischen Petroleum wird sofort klar, wenn man die Faktoren der Preisbildung für diese 3 Provenienzien untersucht und vergleicht: der Inlandpreis ist in Rußland der billigste. Er beträgt in Baku, dem Hauptstapelplatz, für raffiniertes Petroleum 32 Fr. = 25,92 Mk. für 1000 kg. In Giurgevo beträgt der Preis für 1000 kg 37 Fr. = 29,97 Mk., in Philadelphia 58 Fr. = 46,98 Mk. Nun kommt die Berechnung der Fracht von diesen drei Plätzen nach Regensburg und dem bezeichneten Umkreis (für Rumänien: Donauweg; für Amerika: Seeweg nach Rotterdam, Bremerhafen, Hamburg, mit Flußweg (Rhein, Weser, Elbe) und Bahnweg; für Rußland: Bahnweg von Baku nach Batum, Seeweg nach Triest und Bahn (der Donauweg wurde noch nicht benutzt). Die Donaufracht für rumänisches Petroleum von Giurgevo—Regensburg für 1000 kg kostet 21 Mk. Die Fracht von Baku nach Batum (820 km) kostet allein schon 19 Mk. pro 1000 kg, dann kommt die Seefracht nach Triest mit 6 Mk., so daß in Triest die Frachtkosten schon 25 Mk. für 1000 kg betragen und nun kommt aber erst die teuere Bahnfracht. Die Seefracht für amerikanisches Petroleum kostet für 1000 kg 12 Mk.

Es ergibt sich also, daß in Regensburg 1000 kg rumänisches Petroleum den Preis haben wie 1000 kg russisches Petroleum in Triest und nur um 4 Mk. teuerer sind wie 1000 kg amerikanisches Petroleum in Philadelphia.

Unter solchen Umständen ist es ganz klar, daß das rumänische Petroleum, wenn es ebensogut raffiniert und in den nötigen Mengen eingeführt wird, bald die anderen Konkurrenten in Regensburg und dem berechneten Umkreis aus dem Feld geschlagen haben wird.

Neben diesem überaus wichtigen Umstand der Schaffung einer Konkurrenz und der dadurch erreichten Einwirkung auf die Preisbildung, müssen wir aber schon um deswillen die Einfuhr rumänischen Petroleums nach Deutschland für vorteilhaft halten, weil Millionen deutsches Kapital in Rumänien bei der Petroleumindustrie investiert sind.

Die deutsche Bank übernahm 1903 bei Verwicklungen der schon erwähnten Steaua Romana, die hauptsächlich durch die Liquidation ihrer Gründerin, der ungarischen Bank, veranlaßt worden und der dadurch nötig gewordenen Umgestaltung der Steaua Romana 8 Mill. Fr. des neuen Kapitals und gab eine inzwischen ausgeübte Option auf weitere 8 Mill. Fr.

Die Diskontogesellschaft ist in zwei anderen rumänischen Petroleumgesellschaften finanziell beteiligt. Sie steht in Beziehung zu der

1901 gegründeten Petroleum-Aktiengesellschaft Telega Oil Comp. und hat 8 Mill. Fr. neue Aktien und einen Teil des alten Aktienkapitals zusammen mit dem Haus S. Bleichröder übernommen. Daneben ist die Diskontogesellschaft mit der Bustenarigesellschaft in Verbindung getreten: Sie hat dieser Gesellschaft bei der 1903 erfolgten Ausdehnung ihres Gebietes durch Ankauf neuer Öllländer das zu diesem Zweck benötigte Kapital in Verbindung mit anderen Banken gewährleistet.

Außerdem ist die Dresdener Bank an der Gesellschaft Campina Moreni finanziell beteiligt. Das Kapital dieser Gesellschaft soll von der durch die ungarische Raky-Gesellschaft 1905 gegründeten Petroleum-Aktiengesellscheft „Königreich Rumänien" neuerdings übernommen werden, die ihr Grundkapital von 500000 Lei auf 25000000 Lei erhöhen will. Die Zeichnung des neuen Kapitals wird durch eine deutsch-italienisch-rumänische Gruppe erfolgen, der die Dresdener Bank als Interessent an der Campina Moreni-Gesellschaft angehören wird.

Durch reichen Absatz wird die rumänische Petroleumindustrie sehr unterstützt, und dann arbeitet das an dieser Industrie beteiligte Kapital der deutschen Banken mit Gewinn, was ein Vorteil hinwiederum der ganzen Volkswirtschaft ist.

Auch der reiche Besitz rumänischer Staatspapiere in deutschen Händen läßt es erwünscht erscheinen, die rumänische Petroleumindustrie zu fördern und dadurch den rumänischen Staatshaushalt zu kräftigen.

Zum dritten haben speziell die bayerischen Bahnen ein großes Interesse an der Petroleumeinfuhr via Regensburg. Wir haben im Kapitel 1 gesehen, wie weit über Bayern hinaus das rumänische Petroleum von Regensburg aus transportiert wird. Dabei fällt natürlich der ganze Transport von Regensburg an innerhalb Bayerns den bayerischen Staatseisenbahnen zu und bildet für sie eine nicht zu unterschätzende Einnahme.

Viertes Kapitel.

Mittel, die Einfuhr rumänischen Petroleums zu heben.

Nach den bisherigen Ausführungen über die bereits beteiligte Einfuhr rumänischen Petroleums und über die Bedeutung dieser Einfuhr erscheint es als vorteilhaft, wenn diese Einfuhr, die, was die Produktion Rumäniens anlangt, ins Ungemessene steigen kann, sich erhöht.

Und dafür gäbe es eine Reihe Mittel. Ein Punkt ist die Donauregulierung. Es ist zwar an der Donau von seiten der Staatsregierung schon manches gebessert worden, aber die Donau hat immer noch recht große Mängel, die recht mißliche Verhältnisse für die Schiffahrt zeitigen. Wenn auch im Frühjahr und Sommer infolge der Schneeschmelze der in sie einmündenden Gebirgsflüsse oft der Wasserstand günstig ist, so bringt der Herbst fast jedes Jahr langanhaltendes Niederwasser, so daß durchschnittlich nur die Hälfte des Laderaumes ausgenützt werden kann.

Ganz besondere Schwierigkeiten bildet das 30 km lange sogen. bayerische Kachelet bei Vilshofen, eine Stelle, wo Gebirgsrigel aus festgelagertem Gneis, der nur hie und da mit Geschieben mäßig überdeckt ist, die Donau durchziehen und ihr Bett bilden. Es ist ja auch da schon manches geschehen und es wurde durch die Felssprengungen, die seit 1890 fortgesetzt vorgenommen wurden, auch für Niederwasser eine Mindestfahrtiefe von 1,10 m geschaffen, bei der die Schiffe dann mit einer Tauchtiefe von 0,90 m fahren können. Es müßte aber auf alle Fälle die Mindesttauchtiefe der ganzen Strecke Passau—Regensburg 1,50 m betragen, die dann einer Beladung der auf der Donau verkehrenden Fahrzeuge mit ca. 400 t entspricht. Denn eine einzige Stelle im Strom, die unter der sonstigen Fahrwassertiefe zurückbleibt, macht die ganze Stromstrecke weniger leistungsfähig, da man die Fahrzeuge dann auf der ganzen Strecke nicht volladen und also nicht ganz ausnützen kann, wenn man nicht für diese Strecke Leichterschiffe einsetzen und vor und nach dieser Stelle umladen will. Da ist also noch manches zu bessern.

Gerade so wichtig ist der zweite Punkt. Die Schaffung eines Petroleumhafens.

Die Dampfer müssen schon frühzeitig ihre Fahrten einstellen bis Regensburg, da sie bei eintretendem Eisgang auf der Fahrt nach Regensburg begriffen, schnell umkehren müßten, um einen geschützten Platz zu erreichen,[1]) wenn sie nicht an den Dampfern und an den sehr kostspieligen Tankbooten, die, wie sie nach Regensburg kommen, durchschnittlich einen Wert von 60—70 000 Mk. repräsentieren, und die kostspieligsten auf der Donau verkehrenden Boote überhaupt sind, Schaden nehmen wollen, indem die Eisschollen die Räder beschädigen an den Dampfern und an den Tankbooten die Verschalungen abschlagen. 1899 war man z. B. gezwungen, ein Tankboot ans Land zu ziehen, um es vor dem plötzlich eintretenden Eisgang zu schützen. Gerade aber im Spätherbst und Anfang Winter setzen die Petroleumtransporte mit der Steigerung der Nachfrage am besten ein.

Einmal soll also der Hafen Schutz bieten bei Eisgang, dann soll er aber auch einen möglichst schnellen Umschlag ermöglichen, indem er mehr Ländeplatz bietet, was sehr wichtig ist, da die Transporte fast immer auf kurze Zeit zusammendrängen.

Bisher hat nur die einzige K.K. priv. DDSG. einen Hafen auf der linken Donauseite, den sie, wie schon erwähnt, bei dem Ankauf des Schiffsparkes vom bayerischen Staat 1862 mitbekam. Er bietet bei einer Fläche von 0,9 ha aber auch nur Raum für ca. 30 Schiffe und ist auch nur als Winterhafen zu gebrauchen, da er auf der linken Donauseite, auf der Insel „Unterer Wörhd" gelegen, keinen Gleisanschluß an die Bahnlinie bekommen kann.

Die Frage der Schaffung eines Petroleumhafens in Regensburg hat im Zusammenhang mit der Frage der Schaffung eines allgemeinen Umschlagshafens den Landtag beschäftigt und ist der Regierung zur Würdigung übergeben worden.[2]) Die geplante Hafenanlage umfaßt 110 Tagwerk = 37 479 ha;[3]) die für die Hafenbassins nötige Fläche mit 73 Tagwerk = 24,873 ha im Werte von 300 000 Mk. will die Stadt stellen, dazu will sie auf eigene Rechnung die Zufahrtsstraßen und die Zuleitungen herstellen, was wieder 200 000 Mk. ausmacht. Die Regierung will aber, daß die ganzen 110 Tagwerk die Stadt stellen soll, ein Ansinnen, daß sich nur durch besondere Vorteile rechtfertigen würde, die der Stadt Regensburg mit dieser Hafenanlage erwachsen. Die Vorteile sind aber noch gar nicht so greifbar;

[1]) In Deggendorf ist ein Unterstandshafen, der aber auch nur 30 bis 40 Schiffen Platz bietet. Deggendorf hat heuer an den Landtag die Petition gestellt, diesen Hafen in einen Umschlagshafen, namentlich durch dessen Anschluß an die dortigen Bahnstation, umzubauen und dafür die Mittel zu genehmigen. (vgl. stenograph. Bericht der Verhandlungen der Kammer der Abg. vom 11. Mai 1906).

[2]) Stenographischer Bericht der Verhandlungen der Kammer der Abg. vom 17. Febr. 1906.

[3]) bayerisches Tagwerk = 0,340 772 ha.

direkte Vorteile hat sie gar nicht und indirekte Vorteile erst durch eine etwa erstehende Industrie, die durch den Hafen herangezogen wird.

Mit der Schaffung des gewünschten Petroleumhafens in Verbindung mit dem Hafen für den Gesamtumschlag würden auch die Schiffahrtsgesellschaften gezwungen sein, den ganzen Winter mit Ausnahme von ganz wenigen Tagen — im Jahre 1905 hatte die Donau nur 5 Tage Eisgang —, wo Eisgang herrscht, zu fahren. Bisher haben sie das Fehlen eines Hafens und die Gefahr etwa hereinbrechenden Eisgangs als Grund dafür angegeben, daß sie während des Winters 3—4 Monate lang überhaupt nicht nach Regensburg fahren.[1]) Solche Verhältnisse gibt es bei keiner anderen Binnenwasserstraße. Während dieser 3—4 Monate lassen die Schiffahrtsgesellschaften nämlich ihren Schiffspark ausbessern, und Reserveboote haben sie nicht, setzen ihre Mannschaft auf halben Lohn und lassen einstweilen an den Umschlagsstationen die Güter sich ansammeln für den Verkehr im kommenden Frühjahr. Dieser Mißstand beeinflußt den Verkehr ganz bedeutend.

Die Verfrachter versenden da natürlich gegen den Winter zu ihre Güter auf der Bahn oder auf dem Seeweg, um nicht gewärtigen zu müssen, daß ihre Güter auf den Umschlagsstationen unfreiwillig liegen bleiben. Bei verderblichen Waren ist bei solcher Behandlung an einen Donautransport überhaupt nicht zu denken, ebenso bei Gütern, die bestimmte Lieferungsfristen haben.

Durch eine Verbesserung der Donau und durch Schaffung eines Petroleumhafens, wo dann die Petroleumschiffe den ganzen Winter die Donau bis Regensburg heraufkommen können, würde es möglich sein, viel mehr Petroleum auf diesem Wege einzuführen. Und so könnten Raffinerien ins Leben treten, die dann genügend Rohmaterial zur Verarbeitung haben würden.

Eine Petroleumindustrie wäre für Deutschland sehr vorteilhaft: Deutsches Kapital würde darin gewinnbringend investiert werden können und deutsche Arbeitskraft fänden Beschäftigung. Eine Petroleumindustrie würde belebend auf die chemische Industrie wirken, da zur Petroleumraffinierung viel konzentrierte Schwefelsäure, Ätznatron und andere chemische Stoffe nötig sind; sie würde auch das Baugewerbe und den Maschinenbau fördern. Daneben ist auch eine belebende Wirkung auf die Gewinnung von Erdöl in Deutschland nicht ausgeschlossen, das ja zurzeit wegen Mangel an Raffinerien im Inlande nicht einmal recht Verwendung finden kann.

Zu all dem kommt aber noch die gute Verwertbarkeit der Residuen; dieses sind die Petroleumrückstände, die nach der

---

[1]) Für Deggendorf liegen die Verhältnisse wegen des Hafens, den alle Schiffahrtsgesellschaften benutzen dürfen, (s. S. 29) besser, und die Fahrten gehen dorthin bis Dezember.

Raffinierung noch zurückbleiben. Diese Rückstände sind ein sehr gutes Heizmaterial und finden als flüssiges Heizmittel bei Schiffsheizung mit großem Erfolg Anwendung, ferner als Binde- und Besserungsmittel zur Brikettierung von Braunkohlen und Torf und als kombinierte Feuerung mit Kohle oder Torf für Lokomotiven und Dampfkesselheizung.

Besonders die Eigenschaft und Brauchbarkeit als Binde- und Besserungsmittel für Braunkohlen und Torf käme für Bayern, speziell für die Oberpfalz, wo ja ohnehin in Regensburg als Endpunkt der Donauschiffahrt für Raffinerien der besonders geeignete Platz ist, in Betracht, da in der Oberpfalz große Lager Braunkohlen und Torf sind, die sich wegen ihres hohen Wassergehaltes zurzeit kaum verwenden lassen und deswegen nicht des Abbaues wert sind.

Dann wäre aber auch noch obendrein mit der Schaffung einer Petroleumindustrie in Deutschland erreicht, daß sich die Raffinierung von den Produktionsstätten trennen würde. Das würde aber eine Steigerung des Konsums und so wieder der Einfuhr rumänischen Petroleums zur Folge haben, da Deutschland die Raffinerie in der Hand hätte und ein besseres Fabrikat herstellen würde als Rumänien, dessen Industrie, wie bereits erwähnt, noch nicht genug fortgeschritten ist. Rumänien wird vielleicht die Raffinerie, die ihm bisher freilich durch den Abfall der Rückstände billiges Heizmaterial gab, doch teilweise aus den Händen geben, in der Einsicht, daß durch die dadurch herbeigeführte bessere Raffinierung der Export steigt.

Der dritte Punkt event. beträfe eine Erweiterung der tarifarischen Maßnahmen der bayrischen Staatseisenbahnen in Verbindung mit Bahnen anderer Staaten, wie sie schon zum Teil bestehen und mit denen man den Umschlag in Regensburg von der Donau auf die Bahn sehr heben könnte und die den von Regensburg aus am vorteilhaftesten mit rumänischen Petroleum zu versorgenden Umkreis noch ganz bedeutend ausdehnen könnten. Die bayerischen Bahnen würden daraus großen Nutzen ziehen.

Diese Erweiterung der Tarifmaßnahmen würde freilich erst für die Zukunft in Betracht zu ziehen sein, da die bisherigen Maßnahmen für die zurzeit nach der Produktion mögliche Einfuhr einen genug großen Umkreis geschaffen haben.

Es wären dies Mittel, die den Petroleumverkehr von Rumänien auf der Donau direkt fördern würden.

Auf die allgemeine Erhöhung der Einfuhr rumänischen Petroleums und damit aber auch wieder auf die Erhöhung der Einfuhr rumänischen Petroleums auf der Donau, also indirekt, würde eine Zollmaßnahme sehr günstig wirken, dahin gehend, daß für rumänisches Petroleum der Zoll einfach erniedrigt würde. Diese Maßnahme bietet aber Schwierigkeiten und ist aussichtslos, weil durch Begünstigung des

einen Landes Verwicklungen mit den anderen für Petroleumeinfuhr nach Deutschland in Betracht kommenden Ländern wohl nicht zu vermeiden wären, die vielleicht sogar einen Zollkrieg im Gefolge hätten.

Als anderer Weg, der solche handelspolitische Komplikationen vermeiden würde, wird die Differenzierung von Rohpetroleum und raffiniertem Petroleum vorgeschlagen, und zwar für alle nach Deutschland Petroleum einführenden Länder.

Diese Differenzierung ist aber nach den heute bestehenden Zollverhältnissen für Petroleum nicht notwendig.

Nach dem zurzeit bestehenden deutschen Zolltarif unterliegen Rohpetroleum, raffiniertes Petroleum und leichte Petroleumdestillate demselben Zollsatz, nämlich 6 Mk. pro 100 kg. Es ist dieser Zoll ein Finanzzoll, da ein Bedürfnis für Schutz der inländischen Produktion wegen ihrer Geringfügigkeit nicht gegeben ist.

Neben diesem allgemeinen Zollsatz besteht aber auch noch der uneigentliche Veredelungsverkehr, und dieser ersetzt die Differenzierung: Bei der Einfuhr von Rohpetroleum wird das eingeführte Quantum auf dem Zollkonto des raffinierenden Importeurs vorgemerkt.

Der Zoll wird nach der Raffinierung des eingeführten Rohöles nur vom destillierten Produkt erhoben, sofern selbes nicht überhaupt mit Anspruch auf Zollfreiheit abgefertigt wird. D. i.

1. entweder für Palmkernölgummi und Wachstuchfabriken, sowie für Stückfärbereien seidener und halbseidener Gewebe zur Extraktion, bezw. Lösung oder Reinigung;

2. für andere als die genannten Gewerbsanstalten zu Lösungs- bezw. Extraktionszwecken;

3. die Gewerbsanstalten aller Art zum Motorenbetrieb, wobei die Verwendung zur Lichterzeugung von der Begünstigung der Zollfreiheit ausgeschlossen ist.

Uneigentlicher Veredelungsverkehr heißt er beim Petroleum deshalb, weil man unter eigentlichen Veredelungsverkehr nur die Art der Bearbeitung versteht, welche auf eine Wiederausfuhr nach erfolgter inländischer Veredelung hinzielt. Eine Wiederausfuhr findet aber im Veredelungsverkehr mit Petroleum in nur ganz geringem Umfang statt. Es ist vielmehr durch Gestattung von Niederlagen für Rohpetroleum nur der Zoll hierfür kreditiert bis zur Herstellung des Fabrikates.

Es rentiert sich bei diesem uneigentlichen Veredelungsverkehr so wie so, Rohpetroleum einzuführen und es im Inland zu raffinieren, denn

1. bezieht der Importeur das Rohpetroleum viel billiger als die Raffinade, zieht also den Nutzen für die Destillation;

2. hat er für das zollfrei an Gewerbetreibende abzulassende raffinierte Petroleum den Eingangszoll überhaupt erspart, was bei einer großen Abnehmerzahl schwer ins Gewicht fällt.

Der Raffinadeimporteur hat nicht den Vorteil unter 2., denn die Gewerbsanstalten, denen zur Verarbeitung oder zum Motorenbetrieb (s. S. 32 Ziff. 1, 2, 3) zollfreie Petroleumverwendung erlaubt ist, sind verpflichtet, nur von inländischen Raffinerien zu nehmen. Für den Raffinadeimporteur gibt es keine Rückvergütung.

Es ist also einmal praktisch und theoretisch erwiesen, daß die Donau mit dem natürlichen Endpunkt der Schiffahrt, Regensburg, große Bedeutung für die Einfuhr rumänischen Petroleums nach Deutschland hat, dann aber auch, daß diese Einfuhr nicht zu unterschätzende Vorteile mit sich bringt, und daß sie noch durch verschiedene Mittel gesteigert werden kann.

Fünftes Kapitel.

Galizisches und russisches Petroleum und der Donauweg.

Eine Frage ist, ob die Donau mit ihrem natürlichen Endpunkt Regensburg als Umschlagsplatz nicht schließlich auch noch als Einführung für galizisches und russisches Petroleum nach Deutschland in Betracht kommen könnte.

Praktisch wurde der Versuch mit Benutzung dieses Weges bis Regensburg noch nicht gemacht: Galizisches Petroleum wurde bisher nur auf der Donau bis Deggendorf verfrachtet und nur in ganz geringer Menge im Verhältnis zur Gesamteinfuhr,[1]) russisches Petroleum wurde noch gar nicht auf der Donau verfrachtet. Für Galizien hebt eben die Kürze der Bahnfracht bei seiner Einfuhr nach Deutschland die Mißlichkeiten der Donau auf.

Auf die Donau als Einführung für russisches Petroleum nach Deutschland hat schon im April 1898 Dr. Zöpfl in der allgemeinen Zeitung hingewiesen.

In seinem Gutachten über die Förderung des russischen Petroleumsimportes nach Deutschland (1899) kommt Dr. Zöpfl zu dem Ergebnis, daß für den Süden und Osten Deutschlands dem russischen Petroleum über die Mittelmeerhäfen, über die Landesgrenze und über die Ostsee zum Teil nähere Wege zur Verfügung stehen wie dem amerikanischen Petroleum, aber er sieht eine ganz durchgreifende Konkurrenz des russischen Öles gegenüber dem amerikanischen in der Benutzung der Donauwasserstraße als eines besonders billigen Weges, der sich nach seinen sehr anschaulichen Berechnungen z. B. um 1,20 Mk. pro 100 kg Petroleum billiger stellt als der Weg über die Mittelmeerhäfen.

Diese Darlegungen bieten aber bei der Ausführung große Schwierigkeiten, Rußland wäre bei den derzeitigen Donauverhältnissen genötigt auf der Strecke Batum—Regensburg bei anfänglicher Benutzung von Seeschiffen nicht weniger als dreimal in Leichterschiffe umzuladen. An diesen Umladestationen wären abgesehen von den Tankstationen in Batum und Regensburg, event. auch Tankanlagen zu errichten, welche ein Warten der Schiffe aufeinander zum Umladen umgehen würden. Daneben müßten die nötigen Tankschiffe für diesen Einfuhrweg bereitgestellt werden, wenn man nicht die bisherigen Einfuhr-

[1]) In Deggendorf ist ein Tankanlage der galizischen Petroleumgesellschaft Apollo, die im Jahr 1905 durch die Süddeutsche Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft 8323249 kg galizisches Petroleum dahin verbrachte.

wege aufgeben und die da benutzten Schiffe auf den Donaueinfuhrweg benutzen wollte.

Zu all diesen Unternehmungen gehört ein ungeheures Kapital, und dabei ist es noch fraglich, ob das russische Öl mit dem auf dem Donauweg eingeführten rumänischen Öl in dem von Regensburg aus am besten mit rumänischen Petroleum zu versorgenden Umkreis konkurrieren könnte.

Sollte das russische Öl mit dem rumänischen Öl da konkurrieren können, so müßten die Gestehungskosten in Rußland um so viel geringer sein gegenüber den Gestehungskosten in Rumänien, als die Fracht für das russische Petroleum durch den längeren Weg von Batum [1]) bis Giurgevo gegenüber der Fracht des rumänischen Öls sich höher stellt.

Die Gestehungskosten sind aber zu all dem in Rußland höher als in Rumänien. Sie betrugen in Rußland z. B. im Juni 1901 für 1 Pud Petroleum 7,3 Kop.,[2]) in Rumänien im Jahre 1902 für 100 kg 1,61 Fr.[3]) Umgerechnet in Mark und Kilogramm ergibt für 100 kg russisches Öl 143,94 Mk. Gestehungskosten, für 100 kg rumänisches Öl 128,8 Mk. Gestehungskosten. Die Gestehungskosten ändern sich natürlich oft sehr schnell und sind zeitlich sehr ungleich, auch liegen den Berechnungen die Aufstellungen von zwei verschiedenen Jahren zugrunde, aber es ist doch nicht abzusehen, wie die Gestehungskosten in Rußland besonders weit unter die Gestehungskosten in Rumänien zu stehen kämen unter normalen Verhältnissen. Es wird also wohl das Beste sein, wenn Rußland für seine Petroleumeinfuhr nach Deutschland die bisherigen Wege benutzt und Rumänien den Donauweg. Daneben spielen auch für beide Länder, Galizien und Rußland, noch innere Gründe mit, die auf den Petroleumexport überhaupt und somit auf die Einfuhr nach Deutschland einwirken.

Galizien versorgt zwar Österreich-Ungarn, das seinen Bedarf fast ganz aus Galizien deckt, hätte aber bei seiner jetzigen enormen Produktionsmenge [4]) noch viel übrig zum Export nach Deutschland und der Export nach Deutschland ist auch nicht gering.[5])

---

[1]) Dabei liegt aber Batum von Baku, dem Hauptsammelplatz von Petroleum noch 820 km entfernt, während die rumänischen Ölzentren nicht allzuweit von Giurgevo entfernt liegen.

[2]) Brakel und Leis S. 189: Swoboda, nach Börsennotierungen in russischen Zeitungen.

[3]) Brakel und Leis S. 259.

[4]) Die Rohölerzeugung Galiziens betrug 1901: 425,93 Mill. kg; 1902: 540 12 Mill. kg; 1903: 682,51 Mill. kg.

[5]) Deutschland bezog aus Österreich-Ungarn Tonnen:

	brutto	netto		brutto	netto
1899:	20073	16058	1902:	26034	20827
1900:	25175	20140	1903:	44986	35989
1901:	17335	13868	1904:	48546	38837

Aber es wirkt zurzeit auf den Export der Umstand ein, daß die Petroleumraffinerie noch sehr uneinheitlich ist, so daß fast jede Raffinerie ein anderes Produkt liefert, das zum Teil nicht das beste ist. Dazu fehlt es auch an Tankanlagen und Transportmitteln.

Deutsches Kapital ist auch in der galizischen Petroleumindustrie investiert, indem die deutsche Bank an der Petroleumaktiengesellschaft „Schodnica“ beteiligt ist. Sie übernahm 4000 Aktien anläßlich einer neuen Ausgabe am 23. Oktober 1903.

Rußland verbraucht zwar wegen seines niedrigen Kulturzustandes sowohl als auch wegen der hohen Verbrauchssteuer von 60 Kopeken per Pud Petroleum selbst wenig Leuchtöl. Aber auf den Export wirkt der ungeheuere Konsum von Rohöl zu Heizzwecken, der sogar Fabriken ins Leben treten ließ, die als Hauptzweck nur eine möglichst grosse Ausbeute von „Massut“, eines als Heizmittel verwendeten Petroleumproduktes im Auge haben. Diese Massutproduktion ist ein sehr unwirtschaftlicher Betrieb; noch dazu sind die Rückstände von den Raffinerien viel geeigneter zur Heizung. Aber man sieht eben daraus, daß diese Rückstände nicht ausreichen und sehr hoch im Preise sind, da sonst solche Fabriken überhaupt nicht rentieren würden.

Zum zweiten steht auch die Handelspolitik Rußlands dem Petroleumexport nicht freundlich gegenüber, die darauf sieht, der Industrie und dem Verkehr und den Holz- und kohlenarmen Gebieten ein möglichst billiges Brennmaterial zu erhalten, und die Frachttarife je nach der inländischen Produktionsmenge gestaltet.

Im übrigen muß auch noch Erwähnung finden, daß anläßlich der russischen Revolution am Schluß des Jahres 1904 in Baku, dem Hauptproduktionsplatz für Petroleum alle Bohrlöcher angezündet, Bohrtürme, Raffinerien und die bedeutenden Ölvorräte verbrannt wurden. Es wird viele Jahre dauern, bis diese Verluste wieder ausgeglichen sein werden.

Alle diese Verhältnisse in Galizien und Rußland schließen aber ihrer Natur nach eine Änderung nicht aus, und eine Änderung darin, die den Export begünstigt, im Zusammenhang mit einer Donauverbesserung wird dann Galizien wenigstens für die Einfuhr von Petroleum nach Deutschland den Donauweg bis Regensburg benutzen lassen. Rußland wird aber auch dann aus den oben angegebenen Gründen wohl am besten die bisherigen Einfuhrwege beibehalten.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.

